Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 49 / 17. NOVEMBER 2021

Strafen-Ärger beim GP Brasilien

Hamilton durch nichts zu stoppen

Formel-1-Personal 2022

Chinese Zhou fährt für Alfa

Rallye-Interview: Elfyn Evans

Volle Attacke im Titel-Showdown

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 49



IMSA: 10h-Rennen Road Atlanta

Cadillac feiert Titel nach Krimi-Endspurt



Moto2 in Valencia

Remy Gardner macht die Meisterschaft klar



MotoGP in Valencia

Drei Mal Ducati auf dem Final-Podium

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:


PORSCHE


NASCAR


ARCHER

Editorial

Die Disqualifikation von Hamilton steht auf tönernen Füßen, ist den Statuten nach jedoch vertretbar. Sie zeigt aber auch eine Schwäche der FIA-Justiz.

Die FIA ist mit einem blauen Auge davongekommen. Der Fall Hamilton hätte eine Weltmeisterschaft am grünen Tisch entscheiden können. Doch der Ausschluss in der Qualifikation hat zum Glück keine Auswirkungen gehabt. Max Verstappen konnte den Elfmeter nicht verwandeln.

Es hätte einen Schatten über diese großartige Saison geworfen, wenn ein Regelverstoß, der erst durch ein im Sommer eingeführtes Messverfahren dazu wurde, in den Titelkampf eingegriffen hätte. Wenn schon Disqualifikation, dann lieber etwas Eindeutiges. Etwas, das jeder versteht. Etwas wie fünf Kilogramm Untergewicht. Basta. Das São-Paulo-Urteil wird immer einen Beigeschmack haben. Egal, auf welcher Seite man steht.

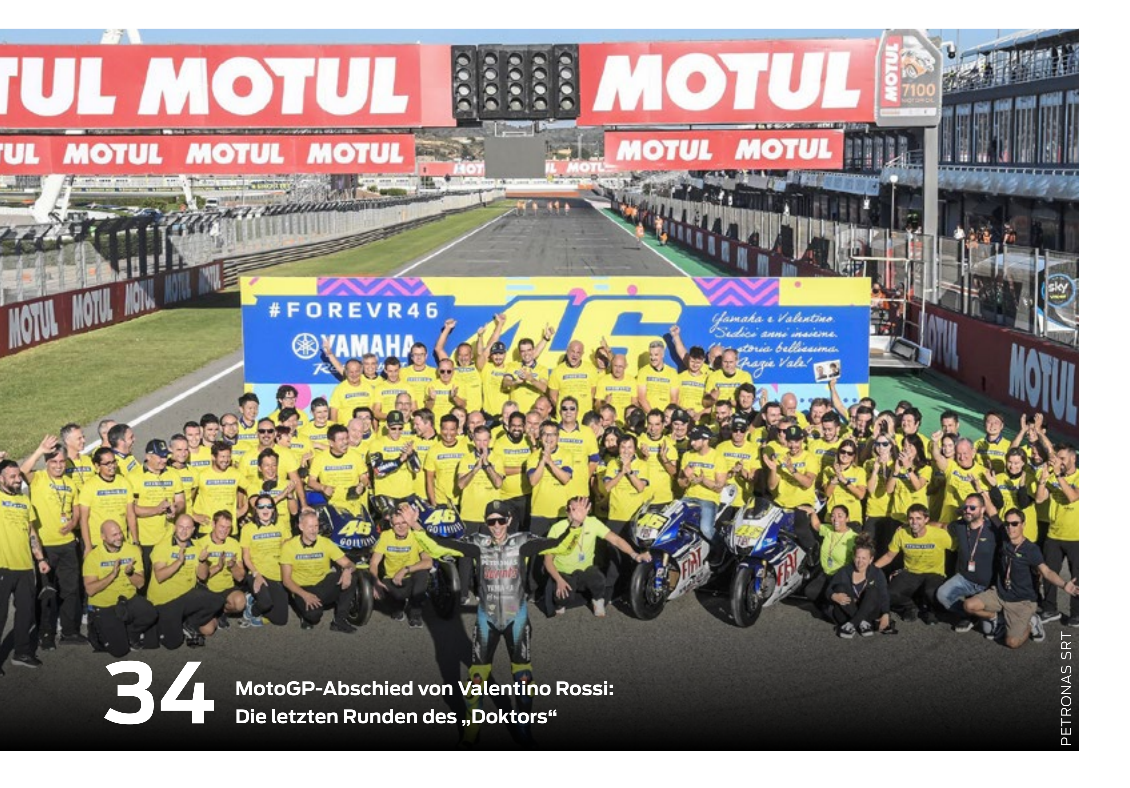
Es war ein Fall, wie ihn die Formel 1 noch nie gesehen hat. Die Untersuchung nach der Qualifikation ergab, dass der Hamilton-Heckflügel bei offenem DRS nicht der Regel 3.6.3. entsprach. Die Spalte zwischen den beiden Elementen war auf einer Seite minimal größer als die erlaubten 85 Millimeter. Im wahrsten Wortsinn eine Millimeter-Entscheidung.

Bei einer statischen Messung wurde der Flügel für legal befunden. Doch die Schieblehre ließ sich mit Gewalt durch die Spalte drücken. Damit musste man annehmen, dass bei natürlicher Deflektion ein Zustand eintreten kann, der den Maximalwert überschreitet. Der trickreiche Punkt ist, dass der Regelverstoß nur dann ein Regelverstoß ist, wenn man die mitten im Jahr verschärfte Technische Direktive 011-19 anwendet. Erst durch sie wurde das neue Testverfahren eingeführt. Und es ist bittere Ironie, dass ausgerechnet Mercedes eine strengere Handhabung gefordert hatte.

Das Weltmeisterteam brachte fünf entlastende Argumente vor, die von den Richtern auch alle akzeptiert wurden. So konnte Mercedes ausreichend begründen, dass keine Absicht vorlag und dass die Diskrepanz durch Ermüdung oder Überbelastung der Teile zustande kam. Auf die Disqualifikation hatte das keinen Einfluss. 0,2 Millimeter zu viel sind wie zehn Millimeter zu viel, sagt die FIA. Normalerweise ein schlüssiges Argument. Kimi Räikkönen ging es 2019 in Baku genauso. Er stolperte über einen gebrochenen Frontflügel-Halter und einen halben Millimeter.

Man darf die Kleinen nicht hängen und die Großen laufen lassen. Doch in diesem speziellen Fall ist es ein unbefriedigendes Urteil, weil nur die neue Testmethode den Regelverstoß justiziabel macht. Und der steht nicht im Regelbuch, sondern in einer Direktive. Ein bisschen wenig, wenn es um so viel geht. Zum wiederholten Mal zeigt sich hier die Schwäche eines Systems, das Interpretationen braucht, um die Regeln zu erklären. Die FIA wird sich nächstes Jahr wohl noch wundern. Schon jetzt prophezeien die Ingenieure, dass eines der größten Entwicklungspotenziale der 2022er-Autos im Verformen der Verkleidung liegt. Da muss dringend eine klare Linie her.

Michael Schmidt
Redakteur



34 **MotoGP-Abschied von Valentino Rossi: Die letzten Runden des „Doktors"**

PETRONAS SRT



MSa-Paddock



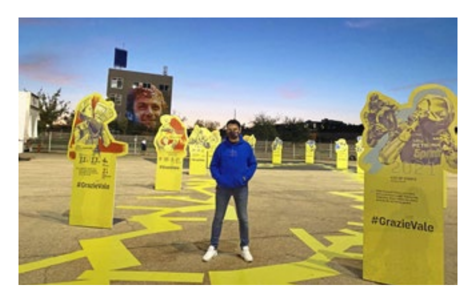
AUF DER JAGD
Was war das für ein Rennwochenende in São Paulo! Mit Action auf der Strecke und Politik daneben. MSa-Reporter Andreas Haupt jagt bei Mercedes-Teamchef Toto Wolff nach Infos zu Motoren und Flügeln.



IM GESPRÄCH MIT DEM DOKTOR
Red Bull und Mercedes liefern sich einen erbitterten Titelkampf. Michael Schmidt und Andreas Haupt hören sich an, wie Red Bulls Sportchef Helmut Marko die Situation einschätzt.



IMSA: ENORMER FAN-AUFMARSCH
Beim Saisonfinale der IMSA-Serie in Road Atlanta kamen mehr Fans als 2019, also vor dem Start der Corona-Pandemie. Sämtliche Stellplätze für Wohnmobile und alle Infield-Tickets waren komplett ausverkauft!



ABSCHIED VON VALENTINO ROSSI
Bei den großen Abschieds-Feierlichkeiten von Valentino Rossi konnte sich auch MSa-Reporter Imre Paulovits im sonnigen Valencia vor den gelben Meilensteinen einer großen Karriere ablichten lassen.

Hamilton gegen al

Lewis Hamilton war nicht aufzuhalten. Weder durch Strafen noch durch Max Verstappen. Der Weltmeister fuhr in Brasilien in seiner eigenen Liga. Beinahe wäre es zur dritten Kollision zwischen den WM-Gegnern gekommen. Die letzte Untersuchung gegen Hamilton endete in einer Geldstrafe.

Von: **Andreas Haupt**

Hätte Verstappen eine Strafe verdient gehabt?

Es war ein Rennwochenende der Kontroversen. Beinahe hätte es in einer Kollision zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen geendet. Die WM-Rivalen kamen sich in Runde 48 gefährlich nah. Verstappen betonierte auf der Gegengerade die Innenspur zu, Hamilton zog außen an ihm vorbei. Doch das ließ der WM-Führende nicht über sich ergehen. Verstappen bremste spät in die vierte Kurve und nahm Hamilton mit in die Auslaufzone.

Mercedes schäumte: „Dafür hätte Max eine Strafe von fünf Sekunden bekommen müssen", urteilte Teamchef Toto Wolff. Damit wäre Verstappen im Ergebnis hinter den zweiten Mercedes gefallen. Klar, dass Mercedes dann für eine Strafe plädiert. Der Red-Bull-Star kam aber ohne davon. Verstappen gab zu seiner Entlastung an, dass er spät gebremst habe und nicht mehr ausreichend Haftung auf langsam abbauenden Reifen hatte, um den Scheitelpunkt zu erwischen. Seine Chefs hatten an dem Manöver naturgemäß nichts auszusetzen. „Fahren wir Rennen oder sind wir im Kindergarten?", fragte Sportchef Helmut Marko.

Ein Teammanager stellte sich auf die Seite von Mercedes. „Toto hat recht. Eigentlich hat Verstappen eine Fünf-Sekunden-Strafe verdient. Er macht die Lenkung bewusst noch einmal auf, um Hamilton abzudrängen." In jedem Fall hat der Weltmeister entscheidend dazu beigetragen, dass es am dritten Sprintwochenende der Saison nicht den dritten Unfall zwischen den Titelrivalen gab. „Das kann in der Hitze des Gefechts passieren. Ich war anfangs vorn, er hat sich behauptet. Ihm ist dann die Straße ausgegangen, also musste ich aufpassen. Das ist hartes Rennfahren. Und ehrlich gesagt würde ich in dieser Situation nicht weniger erwarten", sagte Hamilton. Kann man so stehen lassen.

Die Rennleitung notierte den Fall. Zu einer Untersuchung mit eventuellem Strafurteil durch die Stewards kam es nicht. Rennleiter Michael Masi: „Wir haben das Prinzip, die Fahrer gegeneinander fahren zu lassen. Wir haben uns alle verfügbaren Perspektiven angesehen und sind zu dem Entschluss gekommen, diese Philosophie anzuwenden."

Hat Mercedes einen Doppelsieg verschenkt?

Am Start lief es umgekehrt zum Sprint. Diesmal beschleunigte Verstappen den Mercedes von Valtteri Bottas aus. Und er drückte ihn in der ersten Kurve sogar neben die Fahrbahn. Damit geriet der Finne schon einmal ins Hintertreffen. Ausgangs Kurve 4 kassierte ihn dann auch noch Sergio Pérez.

Der Noch-Mercedes-Pilot hatte trotzdem das Gefühl, den zweiten Platz einfahren zu können. Nach dem Zieleinlauf haderte er mit seinem zweiten Boxenstopp in Runde 41. Mercedes folgte Verstappen mit der Verzögerung von einer Runde zum Wechsel auf einen zweiten harten Reifensatz. Bottas war der Meinung, ohne weiteren Halt über die Distanz kommen zu können. Mercedes-Teamchef Toto Wolff sprach von einer marginalen Entscheidung zwischen ein und zwei Stopps. „Wir wollten lieber auf Nummer sicher gehen und das Podest gegen Pérez absichern." Dass er überhaupt vor den Mexikaner kam, hatte er der zweiten VSC-Phase zu verdanken, die ihm sieben Sekunden schenkte.

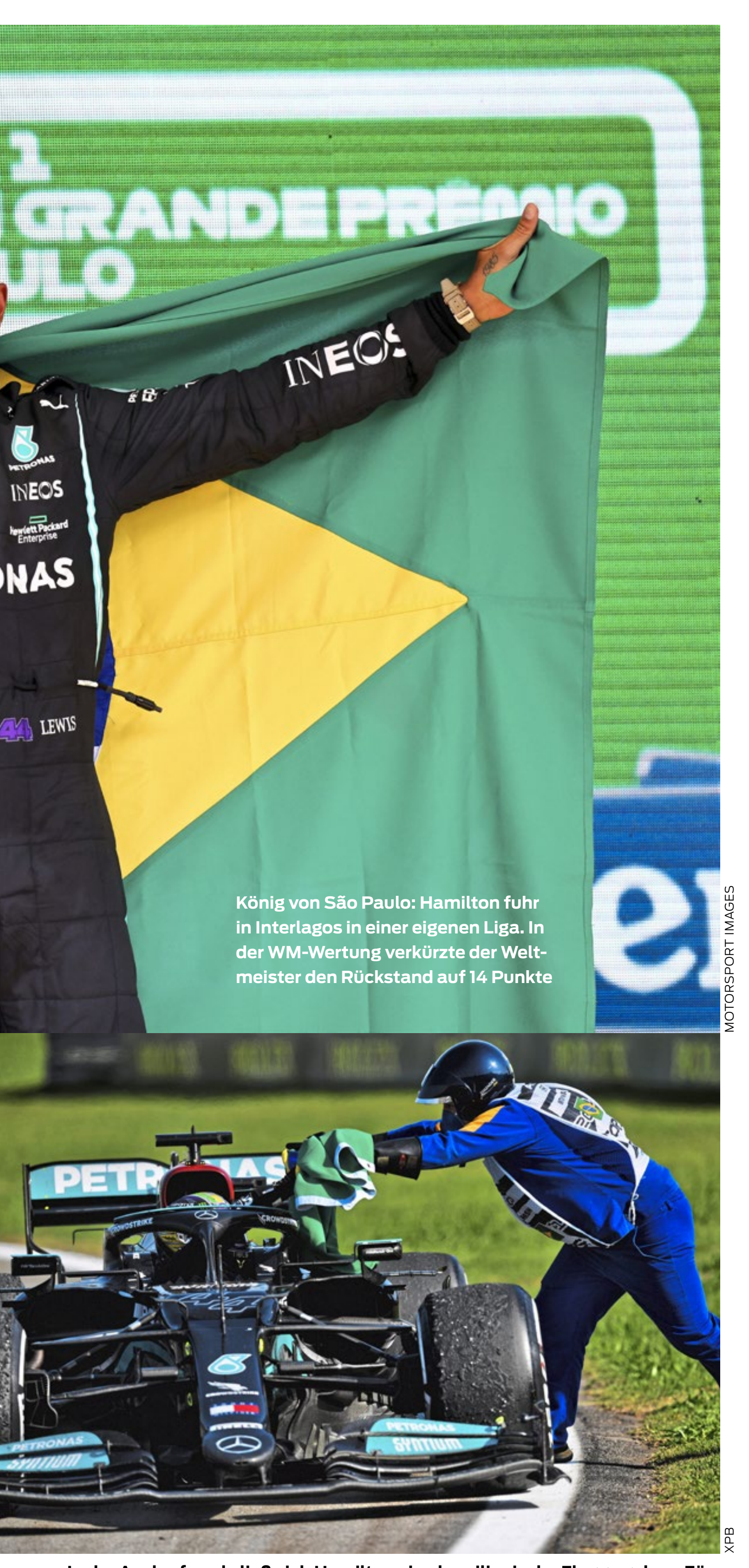
Die Mercedes-Strategen machten klar, dass ein Einstopper keine Option war. Bottas hätte nie durchgehalten, ohne signifikant an Zeit zu verlieren. Irgendwann wären ihm die Hinterreifen ein-



MOTORSPORT IMAGES

Im zweiten Anlauf schnappte sich Hamilton in Runde 59 den führenden Red Bull. Verstappen hatte gegen den Topspeed des Mercedes keine Chance

le Widerstände



König von São Paulo: Hamilton fuhr in Interlagos in einer eigenen Liga. In der WM-Wertung verkürzte der Weltmeister den Rückstand auf 14 Punkte

MOTORSPORT IMAGES

In der Auslaufrunde ließ sich Hamilton eine brasilianische Flagge geben. Für das Abschnallen im Cockpit gab es eine Geldstrafe in Höhe von 5000 Euro

XPB

gegangen. Das Rennen war von der Pace her zu schnell, um mit der Reifenfolge „medium-hart" durchzukommen. Besonders bei Asphalttemperaturen von mehr als 50 Grad Celsius.

Wie konnte Hamilton überhaupt gewinnen?

Hamilton kämpfte sich gegen alle Widerstände zum sechsten Saisonsieg. Eine Disqualifikation und zwei Startplatzstrafen waren nicht genug, um den Champion zu bremsen. Die Nackenschläge und die gefühlt ungerechte Behandlung von Seiten der FIA haben eine Trotzreaktion hervorgerufen. Mercedes geht voll ins Risiko – und es zahlte sich aus.

Der Titelverteidiger stürmte im Sprint von hinten auf Platz 5. Und im Hauptrennen nach Motorenstrafe von Position 10 zum Erfolg. In der Startphase kassierte er drei Gegner. Am Ende der ersten Runde Sebastian Vettel. In Runde 3 die Ferrari. In Runde 5 winkte ihn der Teamkollege vorbei. Das frühe Safety Car ließ seinen Rückstand verdampfen. Der erste Red Bull von Sergio Pérez war im 19. Umlauf fällig. Wie später bei Verstappen brauchte er zwei Anläufe dazu. Im 59. Umlauf konnte der WM-Führende nichts mehr ausrichten. Hamilton hatte ihn sich im Senna-S so gut zurechtgelegt, dass er später bereits Mitte Gegengerade vorne lag. „Zwei Runden davor begann ich, mit den Reifen zu straucheln", verriet Verstappen. „Die Traktion ließ immer mehr nach. Ich war leichte Beute für ihn. In Kurve 3 war mir schon bewusst, dass er mich schnappen wird. Er war einfach zu nah dran."

Auf eine Runde waren die WM-Rivalen mehr oder weniger gleichwertig. Red Bulls Problem lag darin, dass Hamilton weltmeisterlich fuhr. Und dass man zugunsten von etwas mehr Höchstgeschwindigkeit auf den Geraden etwas Anpressdruck opferte. Dieser kleine Kompromiss sorgte dafür, dass der Red Bull die Reifen in den Kurven bei der Hitze etwas härter rannahm. Verstappen konnte im kurvenreichen Mittelabschnitt kein Tempo rausnehmen. Er musste angasen, um Hamilton bis zur Zielgerade weit genug zu entwischen. Das wusste Mercedes. Deshalb unternahm man alles, um den Gegner in einen frühen zweiten Stopp zu zwingen, damit Verstappen ein möglichst langer Finalstint bevorsteht. Er musste 31 Runden auf den harten Reifen durchhalten. Irgendwann gingen ihm bei dieser Fahrweise die Reifen ein.

Red Bull führt seinen Nachteil auf den Geraden auf drei Umstände zurück: Hamiltons frischen Motor, der nach Mercedes-Rechnung ein Zehntel bringt, den Trick mit dem Absenken des Hecks und das offenbar bewusste Nach-unten-Drücken des unteren Heckflügel-Elements ab 260 km/h. Mercedes fürchtet sich nicht vor einem Protest, auf den Red Bull in São Paulo vorerst verzichtete. Offenbar bemüht man sich erst mal um Klarstellung.

Wieso wurde Hamilton nachträglich bestraft?

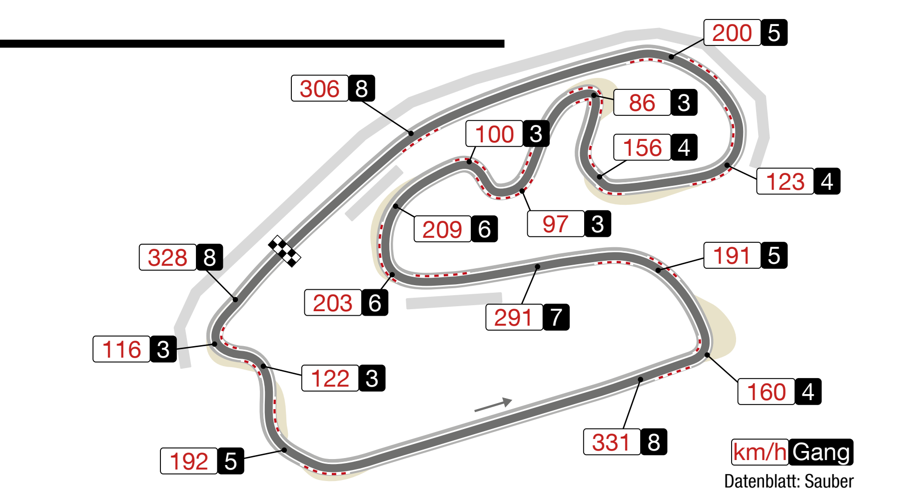
Nach dem Grand Prix gab es die nächste Untersuchung gegen Hamilton. Er hatte sich nach Zieldurchfahrt für den Jubel abgeschnallt. Die Sportkommissare verstanden sein Motiv, reagierten aber trotzdem mit einer Strafe. Auch wenn ein Formel-1-Auto langsam fahre, sei es immer noch zu schnell für einen „haltlosen Insassen". Außerdem habe jeder Fahrer eine Vorbildfunktion für den Nachwuchs aus Formel 2 und Co. Sie belegten ihn mit einer Geldbuße von 5000 Euro – plus 20 000 auf Bewährung.

Manch einer schüttelte den Kopf. „Die Formel 1 beginnt, sich lächerlich zu machen. Erst muss Verstappen 50 000 Euro zahlen, weil er einen Heckflügel berührt. Dann wird Hamilton zur Kasse gebeten, weil er sich abschnallt. Früher gab es Fälle, wo sich während der Fahrt die Gurte gelöst haben. Da passierte nichts."

Alfa-Teammanager Beat Zehnder erinnert sich an einen Fall aus der Sauber-Vergangenheit bei den Gruppe-C-Sportwagen. „Jochen Mass und Michael Schumacher wurden 1991 in Silverstone vom Rennen ausgeschlossen, nachdem Michael im Training das Auto reparierte und unangeschnallt zurückfuhr." ■

GP BRASILIEN: 19. VON 22 LÄUFEN, 14. NOVEMBER 2021

Streckenlänge: 4,309 km
Runden: 71
Distanz: 305,879 km
Zuschauer: 80 000
Wetter: 23 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation: 330,6 km/h (Räikkönen)
Topspeed Rennen: 344,6 km/h (Gasly)
Gangwechsel/Runde: 36
Volllastanteil: 70 % (1190 m = 15,0 s)
Pole-Position 1. Kurve: 195 m
Führungswechsel: 5



Datenblatt: Sauber

ERGEBNIS SPRINT

1. Valtteri Bottas, FIN – Mercedes, 29.09,559 min
2. Max Verstappen, NL – Red Bull-Honda, +1,170 s
3. Carlos Sainz, E – Ferrari, +18,723 s
4. Sergio Pérez, MEX – Red Bull-Honda, +19,787 s
5. Lewis Hamilton, GB[1] – Mercedes, +20,872 s
6. Lando Norris, GB – McLaren-Mercedes, +22,558 s
7. Charles Leclerc, MC – Ferrari, +25,056 s
8. Pierre Gasly, F – Alpha Tauri-Honda, +34,158 s
9. Esteban Ocon, F – Alpha Tauri-Honda, + 34,632 s
10. Sebastian Vettel, D – Aston Martin-Mercedes, +34,867 s
11. Daniel Ricciardo, AUS – McLaren-Mercedes, +35,869 s
12. Fernando Alonso, E – Alpine-Renault, +36,578 s
13. Antonio Giovinazzi, IT – Alfa Romeo-Ferrari, +41,880 s
14. Lance Stroll, CDN – AstonMartin-Mercedes, +44,037 s
15. Yuki Tsunoda, JAP – AlphaTauri-Honda, +46,150 s
16. Nicholas Latifi, CDN – Williams-Mercedes, +46,670 s
17. George Russell, GB – Williams-Mercedes, +47,739 min
18. Kimi Räikkönen, FIN [2] – Alfa Romeo-Ferrari, +50,014 s
19. Mick Schumacher, D – Haas-Ferrari, + 61,680 s
20. Nikita Mazepin, RUS – Haas-Ferrari, + 67,474 s

Startnummer
[1] Fünf Plätze zurück wegen Wechsels auf 5. Motor
[2] Boxengassen-Start wg. Wechsel auf anderen Heckflügel

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	71/17	1:32.22,851 h = 198,663 km/h	m/h/h	2 (45,354 s)	1.11,982 min
2.	Verstappen	71/51[2]	+ 10,496 s	m/h/h	2 (45,488 s)	1.12,486 min
3.	Bottas	71/3	+ 13,576 s	m/h/h	2 (46,119 s)	1.12,526 min
4.	Pérez	71	+ 39,940 s	m/h/h/s	3 (1.08,737 min)	1.11,010 min
5.	Leclerc	71	+ 49,517 s	m/m/h	2 (45,731 s)	1.12,822 min
6.	Sainz	71	+ 51,820 s	m/m/h	2 (46,066 s)	1.12,710 min
7.	Gasly	70		m/h/h	2 (46,155 s)	1.13,227 min
8.	Ocon	70		m/h	1 (23,504 s)	1.14,430 min
9.	Alonso	70		m/h	1 (24,375 s)	1.13,922 min
10.	Norris	70		m/h/h	2 (51,524 s)	1.13,761 min
11.	Vettel	70		m/h/m	2 (47,442 s)	1.13,634 min
12.	Räikkönen	70		m/h/m	2 (46,207 s)	1.12,621 min
13.	Russell	70		m/h/h	2 (46,110 s)	1.14,355 min
14.	Giovinazzi	70		m/h/m	2 (46,448 s)	1.14,227 min
15.	Tsunoda	70		s/h/h[3]	2 (1.07,355 min)	1.14,204 min
16.	Latifi	70		m/h/h	2 (45,894 s)	1.14,616 min
17.	Mazepin	69		m/h	1 (23,546 s)	1.14,954 min
18.	Schumacher	69		m/h/m/m	3 (1.31,397 min)	1.13,793 min
19.	Ricciardo	49	Motor (P 10)	m/h		1.14,443 min
20.	Stroll	47	Unterboden (P 14)	m/h		1.15,344 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	9*	332,5 Punkte
2.	Hamilton	6	318,5 Punkte
3.	Bottas	1	203 Punkte
4.	Pérez	1	178 Punkte
5.	Norris		151 Punkte
6.	Leclerc		148 Punkte
7.	Sainz		139,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	105 Punkte
9.	Gasly		92 Punkte
10.	Alonso		62 Punkte
11.	Ocon	1	50 Punkte
12.	Vettel		42 Punkte
13.	Stroll		26 Punkte
14.	Tsunoda		20 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Räikkönen		10 Punkte
17.	Latifi		7 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Duell	Ergebnis
Hamilton – Bottas	14 : 5
Verstappen – Pérez	17 : 2
Ricciardo – Norris	8 : 11
Vettel – Stroll	11 : 8
Alonso – Ocon	11 : 8
Leclerc – Sainz	13 : 6
Gasly – Tsunoda	19 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	6 : 11
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	16 : 3
Russell – Latifi	16 : 3

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Mercedes	7*	521,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	10	510,5 Punkte
3.	Ferrari		278,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes	1	256 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	112 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		112 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		68 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		11 Punkte

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.09,050 min	31
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,367 s	22
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,442 s	28
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,517 s	30
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,830 s	32
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,074 s	31
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,092 s	32
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,095 s	27
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,151 s	26
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,302 s	27
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,324 s	33
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,363 s	28
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,393 s	31
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,537 s	31
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,560 s	27
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,835 s	27
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,852 s	23
18.	George Russell	Williams	+ 1,888 s	24
19.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,940 s	25
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,292 s	28

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Alpine	1.11,238 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,864 s	26
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,117 s	24
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,169 s	26
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,503 s	25
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,665 s	29
7.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,759 s	37
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,840 s	31
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,861 s	33
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,117 s	39
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,188 s	41
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,210 s	25
13.	Lando Norris	McLaren	+ 2,343 s	23
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,370 s	32
15.	George Russell	Williams	+ 2,377 s	24
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,488 s	38
17.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,509 s	42
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,787 s	24
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,828 s	40
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,671 s	37

GP BRASILIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Lewis Hamilton	1.08,733	1.08,068	1.07,934
2.	Max Verstappen	1.09,329	1.08,499	1.08,372
3.	Valtteri Bottas	1.09,040	1.08,426	1.08,469
4.	Sergio Pérez	1.09,172	1.08,973	1.08,483
5.	Pierre Gasly	1.09,347	1.08,903	1.08,777
6.	Carlos Sainz	1.09,046	1.09,031	1.08,826
7.	Charles Leclerc	1.09,155	1.08,859	1.08,960
8.	Lando Norris	1.09,365	1.09,030	1.08,980
9.	Daniel Ricciardo	1.09,374	1.09,093	1.09,039
10.	Fernando Alonso	1.09,391	1.09,137	1.09,113
11.	Esteban Ocon	1.09,430	1.09,189	
12.	Sebastian Vettel	1.09,451	1.09,399	
13.	Yuki Tsunoda	1.09,350	1.09,483	
14.	Kimi Räikkönen	1.09,598	1.09,503	
15.	Antonio Giovinazzi	1.09,342	1.10,227	
16.	Lance Stroll	1.09,663		
17.	Nicholas Latifi	1.09,897		
18.	George Russell	1.09,953		
19.	Mick Schumacher	1.10,329		
20.	Nikita Mazepin	1.10,589		

STATISTIK DES WOCHENENDES

15

Konkurrenten überholte Lewis Hamilton, wenn man Sprint und Hauptrennen zusammenrechnet. Nimmt man die Startrunde dazu, waren es sogar 24 Positionsgewinne. Am Samstag vollstreckte Hamilton neun „echte" Überholmanöver, wenn man die Startphase ausklammert: gegen Giovinazzi, Tsunoda, Alonso, Ricciardo, Vettel, Ocon, Gasly, Leclerc, Norris. Am Sonntag kassierte er Vettel, Leclerc, Sainz, Bottas, Pérez und Verstappen. „Es lief einfach alles gegen uns, aber das ist das beste Beispiel dafür, dass man niemals aufgeben darf", befand der Champion nach seinem dritten Sieg in Brasilien, dem sechsten der Saison und dem 101. der Karriere. „Es fühlt sich wie das erste Mal an, weil ich das Gefühl habe, dass ich schon lange nicht mehr gewonnen habe."

ZITAT DES RENNENS

„Wir wollten beide als Erste in die Kurve einbiegen. Ich habe mit abgenutzten Reifen spät gebremst und den Scheitel nicht ganz erwischt. Es war sicherer, dann die weite Linie zu fahren. Klar war ich happy, dass es keine Strafe gab."

Max Verstappen



MOTORSPORT IMAGES

20 Plätze Strafe im Sprint, fünf Plätze Strafe im Rennen – am Ende egal

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 8,58
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

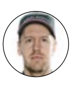

09/10 Ø 7,11
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


09/10 Ø 9,16
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 7,05
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,21
Lando Norris
McLaren

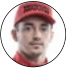

07/10 Ø 6,79
Daniel Ricciardo
McLaren

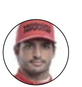

08/10 Ø 6,84
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,32
Lance Stroll
Aston Martin


08/10 Ø 7,79
Fernando Alonso
Alpine F1


08/10 Ø 6,79
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,11
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,63
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 8,11
Pierre Gasly
Scuderia AlphaTauri


03/10 Ø 5,42
Yuki Tsunoda
Scuderia AlphaTauri


07/10 Ø 6,18
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,16
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,47
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 5,05
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,53
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,79
Nicholas Latifi
Williams

Red Bull verdammt Fl

Das WM-Duell wird immer verrückter. Die FIA disqualifiziert Lewis Hamilton wegen eines DRS-Verstoßes. Max Verstappen sorgt durch Berühren des Flügels fast noch für einen Freispruch. Seine Aktion hat eine Vorgeschichte.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Geschichte kann man sich gar nicht ausdenken. Max Verstappen bekommt im viertletzten Rennen des Jahres einen Elfmeter geschenkt, den er um ein Haar ins eigene Tor geschossen hätte. Bei einer Untersuchung der 14 schnellsten Autos stellten die FIA-Kommissare fest, dass der Heckflügel des Mercedes mit der Startnummer 44 bei offenem DRS nicht den Regeln entsprach. Die Spalte zwischen den Flügelelementen darf nicht kleiner als 10 und nicht größer als 85 Millimeter sein.

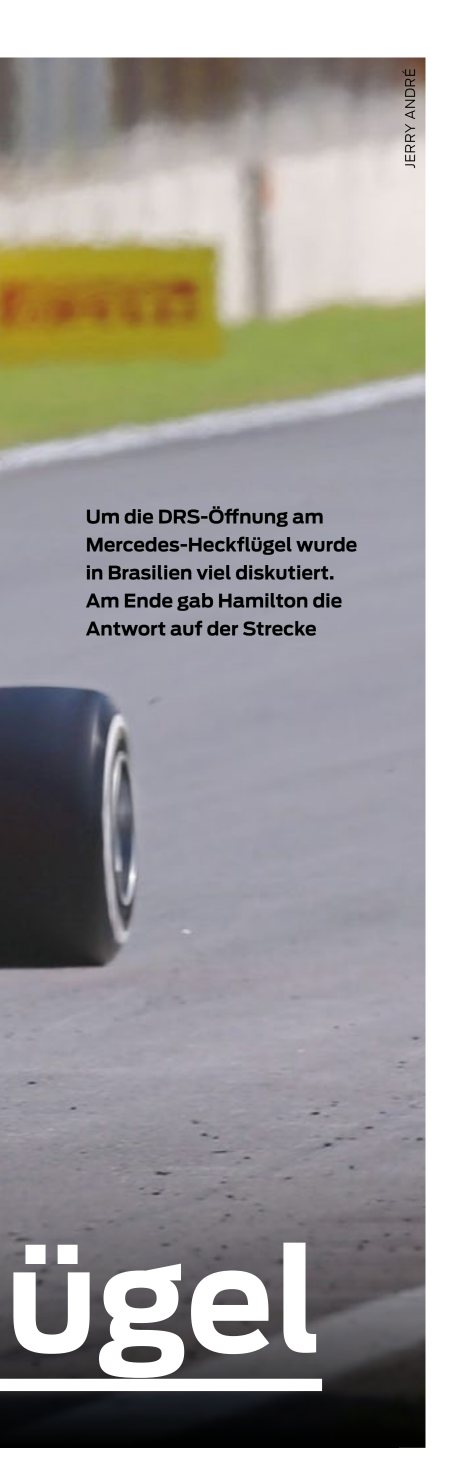
Eine statische Messung sprach Mercedes frei. Das in diesem Sommer unter der Direktive 011-19 eingeführte neue Messverfahren, bei dem eine Schublehre unter Krafteinwirkung durch die Spalte geschoben wird, ergab, dass sich die Flügelelemente rechts außen zu weit öffneten.



„Wir glauben, dass unser Flügel auf der Strecke beschädigt wurde. Früher wurden Reparaturen erlaubt. Trotzdem müssen wir das Urteil akzeptieren."

Die Sportkommissare akzeptierten die Entlastungspunkte des Beklagten. Hier lag keine Absicht, sondern ein Defekt am DRS-Mechanismus oder den Befestigungsschrauben oder ein Fehler beim Zusammenbau vor. Vor dem Training hatte der Flügel den Vorschriften entsprochen. So wie der von Teamkollege Valtteri Bottas. Doch 0,2 Millimeter sind auch zu viel.

Doch so einfach war der Fall dann noch nicht. Max Verstappen prüfte mit der Hand Hamiltons Heckflügel im Parc fermé. Ein Regelverstoß und eine Einladung für Mercedes, seine Verteidigung auf diesem Fauxpas aufzubauen. „Er hat als Letzter Hand



JERRY ANDRÉ

Um die DRS-Öffnung am Mercedes-Heckflügel wurde in Brasilien viel diskutiert. Am Ende gab Hamilton die Antwort auf der Strecke

an unseren Flügel gelegt, bevor er überprüft wurde. Das ist so, als ob du deine Dopingprobe einem Konkurrenten gibst, der sie dann zur Untersuchung bringt", hieß es bei Mercedes.

Verstappens Fauxpas

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko fand, dass da eine Mücke zum Elefanten gemacht wurde. „Wie oft haben wir schon Fahrer gesehen, die im Parc fermé Autos berührt haben? Max hat mit der Hand drübergewischt. Das war ein Reflex." Obwohl die beiden Fälle zusammengehören, behandelten die Sportkommissare sie getrennt. Insgesamt vergingen 18 Stunden, bis ein Urteil fiel. Es war deshalb so schwierig, weil Mercedes nach eigener Interpretation nicht gegen eine Regel, sondern eine Technische Direktive verstoßen hatte. Nur das neue Messverfahren ergab einen Regelverstoß. Verstappens Fingerübungen waren insofern ein Präzedenzfall, weil er ein Teil angefasst hat, das später zum Tatwerkzeug wurde.

Die Heckflügel-Theorie

Der WM-Spitzenreiter machte nicht ohne Grund den Heckflügel-Check am Auto seines WM-Konkurrenten. Eine Stunde vor der Qualifikation gingen Red-Bull-Technikchef Adrian Newey und Chefingenieur Paul Monaghan mit Akten und einem Video-Stick in das Büro von FIA-Technikdirektor Nikolas Tombazis. Darauf waren angebliche Beweise, dass sich an den Mercedes ab 260 km/h der Heckflügel verformt, um auf diesem Weg einen höheren Topspeed zu erreichen.

Es ist der dritte Versuch, herauszufinden, warum die Mercedes seit dem GP Ungarn auf den Geraden so schnell sind. In Mexiko betrug das Delta 15 km/h, in Brasilien 9. Zuerst hatte Red Bull den Luftsammler des Motors im Verdacht, dann das Absenken der Hinterachse ab einer bestimmten Geschwindigkeit. Die Theorie mit dem Abkühlen der Luft im Plenum erwies sich als Luftnummer. Eine Überprüfung beim GP USA sprach Mercedes frei. Den Trick mit der Hinterachse gibt Mercedes zu. Man senkt schon seit Jahren die Bodenfreiheit ab. Andere machen das aber auch so. Es funktioniert je nach Strecke mal besser, mal schlechter.

Jetzt unternimmt Red Bull einen dritten Anlauf. Der Tipp kam offensichtlich von einem Überläufer, der zuvor bei Mercedes gearbeitet hat. „Sie machen etwas Ähnliches, was wir bis zum Rennen in Baku gemacht haben", behauptet Teamchef Christian Horner. Am Red Bull und einigen anderen Autos im Feld klappte der Heckflügel-Flap ab einer bestimmten Last nach hinten. Die FIA führte auf Betreiben von Mercedes ab dem GP Frankreich strengere Regeln für die Biegsamkeit von Heckflügelementen ein. Das zwang sechs Teams dazu, ihre Flügel zu versteifen. Und wurde jetzt zum Stolperstein für den Betreiber der Direktive.

Bei Mercedes soll der Trick umgekehrt funktionieren. Im Visier ist das Hauptblatt des Flügels. Es verformt sich angeblich gezielt nach unten und öffnet so die Heckflügelspalte mehr als erlaubt. Von außen ist das praktisch nicht zu sehen, weil der Flap das untere Element verdeckt. Man muss schon genau wissen, wo man hinschauen muss, um überhaupt etwas zu erkennen, heißt es bei Red Bull.

Verstappen war in diese Theorie gut eingeweiht. Als er Hamiltons Heckflügel begutachtete, drückte er auf das untere, nicht das obere Element. Der Verdacht von Red Bull und der DRS-Verstoß an Hamiltons Auto sind zwei unterschiedliche Fälle. Sie spielen sich nur zufällig im gleichen Bereich des Autos ab und haben den gleichen Effekt. Red Bull beließ es in Brasilien bei einer Beschwerde. „Wir wollten ihnen die Chance geben, den Flügel vor der Qualifikation zu tauschen", sagt Horner. Ob daraus demnächst noch ein Protest wird, steht noch nicht fest. Toto Wolff sieht dem gelassen entgegen: „Sollen sie ruhig protestieren. Sie werden nichts finden." ■



MOTORSPORT IMAGES

Die FIA-Anhörung zur Mercedes-DRS-Affäre zog sich bis Samstagvormittag



MOTORSPORT IMAGES

Max Verstappen muss 50 000 Euro für seinen Parc-fermé-Verstoß bezahlen



JERRY ANDRÉ

Werden die Red-Bull-Verantwortlichen weitere rechtliche Schritte einleiten?

AUS DEM FAHRERLAGER

NUMMER 1 FÜR VERSTAPPEN

Max Verstappen hat klare Pläne für den Fall, dass er Weltmeister werden sollte: „Ich werde die Nummer 1 tragen. Erstens weißt du nicht, wie oft du diese Gelegenheit überhaupt bekommst. Und zweitens ist das aus Marketing-Sicht ein kluger Schachzug." Alle Verstappen-Fans, die schon Kappen mit der Nummer 33 haben, werden sich dann mit Nummer-1-Kappen eindecken müssen.

NORRIS UND ROSSI

Lando Norris ist traurig, dass sein großes Idol Valentino Rossi seine Karriere beendet. Die beiden hatten sich letztes Jahr bei einem Motorrad-Rennen in Silverstone kennengelernt: „Seitdem tauschen wir regelmäßig Nachrichten aus. Wir haben auch ein paar gemeinsame Projekte vor, die Helme tauschen oder uns ein Auto bei einem GT-Rennen teilen. Wenn es nicht mit einem echten Rennen klappt, dann wenigstens online. Ich hoffe auch, dass er uns nächstes Jahr bei ein paar Grands Prix besucht."

BOTTAS UND DER DRUCK

Valtteri Bottas freut sich auf die Zukunft mit Alfa-Sauber. Zum ersten Mal in seiner Formel-1-Karriere bekam der Finne einen langjährigen Vertrag ohne Optionen: „Bei Williams und besonders bei Mercedes konnte ich immer nur sechs Monate vorausplanen. Dann ging es wieder darum, mein Cockpit zu bestätigen. So etwas nimmt dich mit. Jedes Jahr etwas mehr. Vor allem, wenn es über einen Zeitraum von neun Jahren geht."


WILHELM

Bottas plant endlich langfristig

HAMILTON OHNE MCLAREN

Fernando Alonso hat alle seine 18 Formel-1-Autos in seinem Museum in Oviedo stehen – inklusive des McLaren von 2007. Da kann Lewis Hamilton von seinem Ex-Teamkollegen noch etwas lernen. Er hat sich nur seine Weltmeister-Autos von Mercedes gesichert, nicht aber den McLaren, mit dem er 2008 den Titel gewann: „Ich habe ihn nie bekommen. Vor meinem ersten Vertrag 2007 wäre ich gratis gefahren. Ich war im Gegensatz zu Fernando in einer schlechten Verhandlungsposition."

DINNER MIT MASSA

Daniel Ricciardo und Felipe Massa haben sich in São Paulo zum Abendessen getroffen. Als Nachspeise kam Picadeiro auf den Tisch. Ricciardo erzählte: „Felipe und ich haben früher mal im selben Appartement gewohnt. Als er Geburtstag hatte, hat ihm seine Freundin Picadeiro gemacht. Meiner Erinnerung nach war es sehr süß und sehr gut."

VETTEL AUF DINIZ-FARM

Sebastian Vettel legte auf dem Weg von Mexiko nach Brasilien einen Zwischenstopp auf der Farm von Pedro Diniz ein. Der frühere brasilianische GP-Pilot und Milliarden-Erbe hat sich für ein einfaches Leben entschieden und betreibt nachhaltige Landwirtschaft. „Mich hat interessiert, wie er darauf gekommen ist, was er genau macht, und was seine Ziele sind."

MAX BEI NELSON

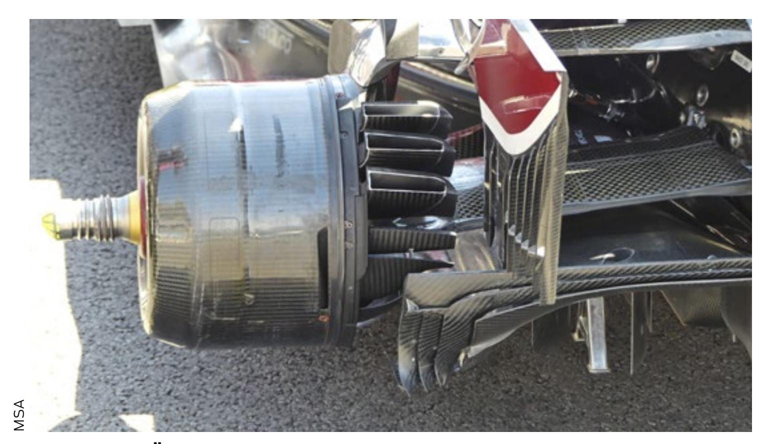
Max Verstappen reiste bereits am Sonntagabend von Mexiko nach Brasilien. Sein Ziel: die Hauptstadt Brasília. Ex-Weltmeister Nelson Piquet hatte ihn eingeladen. Verstappen ist mit dessen Tochter Kelly liiert.


JERRY ANDRÉ

Verstappen besucht Piquet-Clan

KOMMENTAR

Wir waren in Austin und Mexico City zum ersten Mal wieder in der Startaufstellung. Seit Ausbruch der Corona-Pandemie wurde uns das große Schaulaufen untersagt. Seitdem haben wir die Autos nicht mehr aus der Nähe gesehen. Umso mehr haben wir gestaunt, was sich da in eineinhalb Jahren getan hat. Obwohl doch 70 Prozent des Autos homologiert sind. Ich kam aus dem Kopfschütteln nicht mehr raus. Die Leitbleche vor den Seitenkästen, die Ränder des Unterbodens, die Bremsbelüftungen und die Diffusoren waren damals schon ein Stück moderner Kunst. Doch was gerade abgeht, übersteigt das Vorstellbare, siehe Foto. Diese Skulpturen aus Karbon sind so komplex geworden, dass sie keiner mehr erklären kann. Höchstens die betreffenden Aerodynamiker. Wir wissen natürlich,


MSA

Aero-Kunst: Überall an einem Formel-1-Auto sind kleine Finnen versteckt

dass diese Finnen, Slots, Zacken, Fächer, Boomerangs und Bleche Luftwirbel erzeugen, die andere Luftwirbel in gewünschte Bahnen lenken. Doch was da das einzelne Teil dazu beiträgt, wie alles miteinander vernetzt ist, wird uns auf ewig verschlossen bleiben. Das ist faszinierend und frustrierend zugleich. Man würde ja gerne im Detail erklären, aber wir können es nicht. Früher, da ging das noch. Wir haben den Venturi-Effekt des Lotus 79 und des Staubsaugers Brabham BT46B begriffen, die Flaschenhalsform des Hecks, die Vorteile einer hohen Nase gegenüber einer flachen. Wir haben die Leitbleche in ihrer Urform verstanden, Ihnen den Doppeldiffusor, den F-Schacht, den S-Schacht und den Coanda-Effekt der Auspuffgase in Wort und Bild nähergebracht. Heute stehen wir staunend, aber auch ohnmächtig vor so viel Erfindergeist. Trotzdem war mir die alte Formel 1 irgendwie lieber. Die klaren Formen, die großen Ideen, die schönen Schlagworte, die ein Jahr oder eine ganze Ära Diskussionsstoff boten. Man hat sie manchmal erst auf den zweiten Blick erkannt, aber wenigstens das. Das könnte ab 2022 wieder so sein. Wenn die FIA geniale Tricks auch zulässt. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was ist besser: Klare Linien oder komplexe Formen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Zhou bei Alfa-Sauber

Die letzte Fahrerpaarung der Formel-1-Saison 2022 steht fest. Guanyu Zhou wird den zweiten Alfa-Sauber neben Valtteri Bottas fahren. Er ist der erste Chinese mit einem Formel-1-Stammplatz.

Von: **Michael Schmidt**

Alfa-Sauber ließ sich mit seiner Fahrerwahl lange Zeit. Mit Valtteri Bottas hat der Schweizer Rennstall für die kommenden Jahre eine feste Größe an Bord. Im zweiten Cockpit gibt Alfa dem Nachwuchs eine Chance. Das Rennen machte am Ende der Chinese Guanyu Zhou. Der 22-Jährige aus Shanghai fährt seine dritte Formel-2-Saison und liegt vier Rennen vor Schluss auf Platz 2 hinter Oscar Piastri. Auch Piastri stand auf der Wunschliste, doch der Alpine-Schützling hätte maximal für ein Jahr ausgeliehen werden können.

Zhou wird beim Saisonauftakt 2022 der erste Chinese sein, der je einen Grand Prix bestritten hat. Seine Landsleute Ho-Pin Tung und Ma Quinghua haben es nur zu Testfahrern für Renault und HRT gebracht. Mit Zhou öffnet sich für Alfa-Sauber ein attraktiver Sponsormarkt. Der vierfache Formel-2-Sieger soll eine Mitgift von 25 Millionen Dollar einbringen. Nicht kommuniziert wird die Länge des Vertrages. Alfa-Sauber behält weiter ein Auge auf sein Talent Théo Pourchaire. ■



XPB

Alpine-Junior Guanyu Zhou wechselt 2022 zum Sauber-Team nach Hinwil

Formel 1

Frachtchaos in Mexiko

Ein einmaliges Frachtchaos hätte aus dem GP Brasilien fast ein Zweitagesrennen gemacht. Vier Teams bekamen ihr Material erst 23 Stunden vor dem ersten Training.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist logistisch das anspruchsvollste Triple der Formel 1. Zwischen Mexico City, São Paulo und Doha liegen 19500 Kilometer und 24 Flugstunden. Diesmal wäre es auf der ersten Strecke fast schiefgegangen. Ferrari, McLaren, Alfa Romeo und Haas bekamen erst am Donnerstag um 14 Uhr ihr Material. Alle Teams standen bis 23 Stunden vor dem ersten Training ohne Motoren da.

Drei von den sechs Frachtmaschinen erreichten São Paulo mit großer Verspätung. Sie sollten am Dienstagmorgen Mexico City anfliegen, um das Material zu laden, konnten aber wegen starkem Nebel nicht landen. Die Flieger wurden auf Ausweichweichflughäfen geschickt und mussten dort warten. Einer in Guadalajara, zwei in Houston.

Das Landeverbot löste auf dem internationalen Flughafen von Mexico City ein Chaos aus. Da zuerst alle verspäteten Passagier-Flugzeuge abgewickelt wurden, kamen die Formel-1-Frachter mit großer Verspätung in Mexiko an. Von dort wurden sie nach Miami geschickt, von wo es weiter nach São Paulo gehen sollte. Doch dort wartete schon die nächste Hürde: Die Fracht-Crews hatten ihre Arbeitszeiten überschritten und durften nicht fliegen. Eine Maschine konnte Miami Dienstagabend verlassen und war am Mittwoch in Brasilien. Die anderen zwei landeten erst am Donnerstagmorgen um fünf Uhr in São Paulo. Die FIA hob für die Teams die nächtliche Sperrstunde auf. Sonst hätte sich am Freitag in Interlagos kein Rad gedreht. ■



MEXICOGP

Nebel in Mexico City verzögerte die Abfertigung der Cargo-Maschinen

NACHRICHTEN

DRS AB START BEI SPRINT
Sechs Grands Prix werden 2022 unter dem Sprintformat stattfinden. Die Schauplätze sind noch nicht bestimmt. Das richtet sich auch danach, wie viel Geld die Veranstalter bereit sind, extra zu bezahlen. Am Ablauf soll nur wenig geändert werden. Um das Überholen zu erleichtern, soll beim Sprint DRS schon ab dem Start und nicht erst ab der dritten Runde geöffnet werden dürfen.

RUSSELL IM MERCEDES
Für George Russell beginnt zwei Tage nach dem Finale in Abu Dhabi eine neue Zeit: „Dann liegt mein Fokus zu 120 Prozent auf Mercedes. Ich teste mit 18-Zoll-Reifen und fliege dann sofort nach England zurück, um die Eindrücke im Simulator abzugleichen.“ Es darf davon ausgegangen werden, dass auch Valtteri Bottas in Abu Dhabi erstmals für sein neues Team testet. Mercedes-Teamchef Toto Wolff und Alfa-Boss Frédéric Vasseur sind sich wohlgesinnt.

WAS MACHT SZAFNAUER?
Rund um Sebastian Vettels Teamchef bei Aston Martin ranken sich Gerüchte. Otmar Szafnauer wird mit Alpine in Verbindung gebracht. Seit der Ankunft von Martin Whitmarsh im Oktober herrschen Fragezeichen darüber, wer im Rennstall eigentlich das Sagen hat. Szafnauer gibt zu, dass ihm Angebote vorliegen. Doch er will nichts davon wissen, dass ein Wechsel bereits feststehe. Aus seinen Aussagen ist herauszulesen, dass er am liebsten im Team bleiben würde: „Ich bin seit zwölf Jahren hier. Ich habe viele leitende Angestellte verpflichtet. Ich liebe die Mannschaft und war ihr immer loyal gegenüber. In guten wie in schlechten Zeiten.“ Szafnauer sagt aber auch: „Ich habe einen langfristigen Vertrag. Wenn ich aber eins gelernt habe in der Formel 1, dann, dass man die Zukunft nie vorhersagen kann.“ Ausgang offen.

Bis zur letzten Kurve!



Felipe Nasr und Felipe Derani mussten bis zur letzten Kurve um den DPi-Titel kämpfen

IMSA

Zwei DPi-Teams kämpften beim IMSA-Saisonfinale in Atlanta um die Titel: Wayne Taylor Racing mit Acura gegen Whelen Engineering mit Cadillac. Die Entscheidung nach einer Saison mit zwölf Rennen fiel nach zehn Rennstunden – in der allerletzten Kurve!

Von: **Marcus Schurig**

Manchmal muss man sich fragen, wie die Amis das machen. Denn fast immer werden die Titel in der IMSA-Serie nach einer langen und brutalen Saison im Finale entschieden. So war es auch 2021 in der DPi-Topklasse, vielleicht mit der spektakulären Ausnahme, dass die übliche Punktearithmetik heuer keine Rolle spielte.

Nachdem Felipe Nasr im Qualifying bei seinem letzten Einsatz für Cadillac (der Brasilianer hat bei Porsche für die LMDh-Klasse angedockt) die Pole-Position geholt hatte, lagen er und sein Teamkollege Luís Felipe „Pipo" Derani (#31) nur noch acht Zähler hinter den Meisterschaftskonkurrenten Filipe Albuquerque und Ricky Taylor (Wayne Taylor Racing-Acura, #10) zurück. Der ultraknappe Punkterückstand machte die Sache für Fans und Akteure simpel: Wer vor dem anderen ins Ziel kommt, ist Meister. „So ein Szenario ist der Wunschtraum eines jeden Promoters, da muss man nicht lange erklären, wer unter welchen Umständen Champion wird", freute sich IMSA-Boss John Doonan.

Zwei Stunden Drama pur

Dass es nach dem Rennen dann doch einiges zu erklären gab, lag an der verrückten Gesamtkonstellation der letzten zwei Rennstunden. Dort kreuzten sich auf einmal die Wege von Wayne Taylor Racing und Whelen Engineering, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Whelen-Truppe fuhr das ganze Rennen über an der Spitze mit, während sich die Mannschaft von Wayne Taylor im Feld zu verstecken schien. Erst im Finale drehte man auf, zwei Stunden vor Schluss waren die beiden Titelkandidaten auf Platz 2 und 3 um eine Sekunde voneinander getrennt – vor den Fans lagen 120 Minuten Drama pur.

Alles begann damit, dass BMW-GT-Pilot Connor de Phillippi 2:27 Stunden vor Rennende eine Werbetafel niedermähte, was die zehnte und letzte Safety-Car-Phase des auf zehn Stunden angesetzten Rennens auslöste. Damit wurden zum letzten Mal alle Rückstände und Vorsprünge auf null gestellt. Beim Restart in Runde 304 führte Juan Pablo Montoya im Meyer-Shank-Acura (#60), direkt dahinter die Titel-Streithähne Derani (#31) und Albuquerque (#10).

> **!** Das Titelduell in der DPi-Klasse folgte einer simplen Logik: Wer vor dem anderen ins Ziel kommt, der gewinnt den Meistertitel.

Sechs Runden später trickste Albuquerque Derani eingangs Turn 10a mit einem sehenswerten Manöver auf der Außenlinie aus – zum ersten Mal hatte Acura eine Doppelführung und die Oberhand im Titelkampf. Albuquerque konnte sich um vier Sekunden von Felipe Derani absetzen und machte fortan Jagd auf den Führenden Montoya.

Bei der Serie der vorletzten Stopps in Runde 327 dreht sich das Bild dramatisch: Ricky Taylor übernahm den WTR-Acura von Albuquerque und hatte Mühe, die kalten Reifen bei kalten Außentemperaturen von sieben Grad (!) auf Temperatur zu bringen. Durch zwei kleine Ausrutscher auf seiner Outlap verlor er acht Sekunden auf den Acura von Montoya, noch schlimmer: Nasr, der den Whelen-Caddy von Derani übernommen hatte, schlüpfte ebenfalls durch. Der Titeltraum war futsch, zumal sich Nasr wenig später die Führung von Montoya schnappte, während Taylor mit zehn Sekunden Rückstand auf Platz 4 festhing.

Eingangs der letzten Stunde änderte sich das Bild durch die Boxenstopps abermals: Im lange Zeit führenden Meyer-Shank-Acura hatte Hélio Castroneves von Montoya übernommen. Warum das Team fürs Finale den dritten Fahrer ins Auto setzte, bleibt sein Geheimnis. Castroneves hatte Mühe, die Reifen auf Temperatur zu bringen, und verlor Zeit und Plätze. Nasr behielt die Führung, doch dahinter tauchte der Mazda

(#55) von Harry Tincknell formatfüllend im Rückspiegel auf. Mazda hatte sich durch einen Undercut eine gute Track Position verschafft, der Speed war eh da, das wurde schon im Laufe des Rennens klar.

In Runde 364 schied der Meyer-Shank-Acura mit einem Schaden am Unterboden aus dem Gefecht um den Sieg aus. 42 Minuten vor Schluss führt Nasr (#31) knapp vor Tincknell (#55), mit elf Sekunden Rückstand folgt Ricky Taylor (#10). Die letzten Stopps: Nasr tauscht nur die Hinterräder, Tincknell alle vier Reifen, dazu steht er wegen des Undercuts beim Stopps zuvor sechs Sekunden länger. Eine Runde später kommt Ricky Taylor (#10) rein, macht auf der Outlap wieder einen Fehler, den Tincknell sofort nutzt, um sich Platz 2 zurückzuholen.

Mazda mit großer Party

Binnen sechs Runden dampft Tincknell seinen Rückstand auf Nasr von sechs auf eine Sekunde ein, dank der vier frischen Reifen. 22 Minuten vor Ende übernimmt er die Führung und lässt sich fortan die Butter nicht mehr vom Brot nehmen. „Wir wussten, dass wir eine Chance hatten, der Speed war da“, sagte Tincknells Teamkollege Oliver Jarvis. „Das Team hat uns dann mit dem Undercut zurück in Schlagdistanz gebracht, Harry hat beim letzten Start von Mazda mit einem super Manöver die Führung und den Sieg geholt – uns steht heute Nacht eine lange Party bevor!“

Die letzten 20 Rennminuten gehörten dem DPi-Titelduell: Ricky Taylor, der zuvor mit zwei Fehlern Zeit und Track Position verloren hatte, blies zur Aufholjagd und reduzierte den Rückstand auf Whelen-Piloten Nasr binnen elf Runden von elf auf drei Sekunden. Der dichte Verkehr im Finale ließ das Dreierpaket an der Spitze des DPi-Feldes zusammenrücken, drei Minuten vor Ende lagen zwischen Tincknell, Nasr und Taylor 1,8 Sekunden – die beiden Titelkonkurrenten waren nur um vier Zehntel getrennt!

In der letzten Runde riskierte Taylor dann einen Verzweiflungsangriff am Ende der Gegengeraden: Vor der letzten Schikane (Turn 10a/b) wagt er mit zu viel Rückstand einen Angriff auf der Innenspur, Nasr versperrt den Weg und drückt Taylor in die Wiese. Nach leichtem Kontakt überschießt Taylor daraufhin den Einlenkpunkt und rodelt durchs Kiesbett der letzten Schikane. Felipe Nasr passiert den auf die Strecke zurückkehrenden Taylor ein letztes Mal – 400 Meter vor dem Zielstrich! Der Brasilianer holt mit 0,405 Sekunden Vorsprung Platz 2, die Titel gehen an Cadillac!

„Daher bin ich nicht böse“

„Ich habe damit gerechnet, dass Ricky Taylor einen letzten Versuch machen wird, aber die Nummer war schon etwas wild“, hielt Nasr nach dem Rennen fest. „Doch wenn ich in seiner Position gewesen wäre, hätte ich es wohl auch versucht, insofern verstehe ich sein Manöver, wir sind alle Racer. Und da es am Ende gut ausgegangen ist, bin ich auch nicht böse.“

„Die Meisterschaft wurde in der letzten Kurve der letzten Runde entschieden“, so Taylor, der zusammen mit Albuquerque den Titel um elf Punkte verpasste. „Ich habe alles probiert, aber es war nicht genug. Ich werde bis zum Start der neuen Saison in Daytona ein paar Albträume darüber haben, was ich hätte anders machen können.“ Zu Recht, denn Taylor hatte bei den letzten zwei Stopps jeweils Fehler auf kalten Reifen gemacht, die ihn und Wayne Taylor Racing den Titel gekostet haben könnten. Bitter: Taylor und Albuquerque führten die Meisterschaft nach dem Sieg in Daytona die komplette Saison an – nur nicht mehr nach dem Finalrennen!

Stattdessen holte das Action-Express-Team, das den Whelen-Caddy für Nasr und Derani einsetzt, den Team- und Fahrertitel, dazu gewann Cadillac die Hersteller-Meisterschaft, während WTR, Acura und die Piloten Taylor, Albuquerque und Alexander Rossi immerhin die Endurance-Sonderwertung für die langen Rennen einfahren konnten.

Besonders emotional war der Sieg von Mazda beim letzten DPi-Rennen: Tincknell, Jarvis und Jonathan Bomarito hatten in der vierten Rennstunde drei Runden wegen des Tauschs einer Zündkerze verloren. 22 Minuten vor Ende konnte sich Tincknell im Verkehr wieder an Nasr zum Sieg vorbeipressen. „Ich hatte darauf spekuliert, dass Nasr Platz lässt, weil er um den Titel fährt“, sagte Tincknell. „Gott sei Dank hatte ich richtig vermutet!“ ■



IMSA

Den Titel bei den Stopps verloren? Taylor verpatzte zwei Mal seine Outlaps



IMSA

Emotionaler Sieg: Mazda holt mit Tincknell, Jarvis und Bomarito den Sieg

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZWÖLFTER IMSA-SAISONLAUF: 10h-RENNEN ROAD ATLANTA, GEORGIA (USA)

Länge der Strecke: 4,087 Kilometer; **Renndistanz:** 410 Runden = 1675,670 km; **Pole-Position DPi:** Felipe Nasr, Cadillac (#31): 1.08,678 min; **Pole-Position GTLM:** Jesse Krohn, BMW (#24): 1.15,226 min; **Pole-Position GTD:** Madison Snow, Lamborghini (#1): 1.19,272 min: **Schnellste Rennrunde DPi:** Felipe Nasr (#31): 1.09,324 min; **Schnellste Rennrunde GTLM:** Alexander Sims (#4) 1.16,233 min; **Schnellste Rennrunde GTD:** Bryan Sellers (#19) 1.19,310 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#55	Jarvis/Tincknell/Bomarito	Multimatic-Mazda-DPi	10:00.38,581 h
2.	DPi	#31	Nasr/Derani/Conway	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+3,297 s
3.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor/Rossi	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+3,702 s
4.	DPi	#48	Johnson/Kobayashi/Pagenaud	Ally Racing-Cadillac-DPi	+30,681 s
5.	DPi	#01	Bamber/van der Zande/Dixon	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+1 Runde
6.	LMP2	#8	Farano/Aubry/French	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+3 Runden
7.	LMP2	#52	Keating/Jensen/Huffaker	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+3 Runden
8.	LMP2	#11	Thomas/Nunez/Merrill	Win Autosport-Oreca LMP2	+4 Runden
9.	LMP2	#22	McGuire/Boyd/Smith	United Autosport-Oreca LMP2	+5 Runden
10.	DPi	#60	Cameron/Montoya/Castroneves	Meyer Shank Racing-Acura-DPi	+11 Runden
11.	LMP3	#74	Andrews/Fraga/Robinson	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+19 Runden
12.	LMP3	#30	Balogh/Grist/Pigot	JR III Racing-Ligier JS P320	+20 Runden
13.	GTLM	#79	MacNeil/Jaminet/Campbell	WeatherTech Racing-Porsche 911 RSR-19	+20 Runden
14.	GTLM	#97	Estre/Christensen/Makowiecki	WeatherTech Racing-Porsche 911 RSR-19	+20 Runden
15.	GTLM	#24	Edwards/Krohn/Farfus	Rahal-BMW M8 GTE	+21 Runden
16.	LMP3	#91	Cox/Murry/Bleekemolen	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+23 Runden
17.	GTLM	#4	Tandy/Milner/Sims	Pratt & Miller-Corvette C8.R	Not Running
18.	LMP3	#40	Archer/Vance/Hanratty	FastMD Racing-Ligier JS P320	+29 Runden
19.	GTD	#23	Gunn/James/de Angelis	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+32 Runden
20.	GTD	#9	Robichon/Vanthoor/Kern	Pfaff Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+32 Runden


PORSCHE

Das private Porsche-Team WeatherTech Racing schlug die Werksteams von Corvette und BMW

Titelflut für Porsche

Porsche hat es schon wieder getan: nämlich mit einem Kundenauto in der GTLM-Klasse die Werkswagen von Corvette und BMW genarrt – diesmal sogar mit einem Doppelsieg! Dazu räumten die Rennschwaben alle sechs Titel in der GTD-Klasse für GT3-Rennwagen ab.

Von: **Marcus Schurig**

Christian Ried kennt als Teambesitzer und Fahrer seines Dempsey-Proton-Teams sämtliche Facetten des Rennsports aus dem Effeff – auch die geschäftlichen. „Natürlich gewinnt die #79, wenn wir am Ende des Rennens eine Doppelführung haben sollten.“ Die Aussage traf Ried am Freitagmittag, noch vor dem Start des Qualifyings zum Saisonfinale der IMSA-Meisterschaft in Road Atlanta. Eine Grundregel im Motorsportgeschäft lautet: Wer zahlt, sagt an. Seit Beginn der Saison setzt Ried mit seinem Team unter der Bewerbung von WeatherTech Racing einen Porsche 911 RSR - 19 für den Privatfahrer Cooper MacNeil ein – in der für Werkswagen reservierten GTLM-Klasse. Der Sohn des wohlhabenden WeatherTech-Gründers David MacNeil konnte 2021 dank cleverer Strategie und mit Schützenhilfe von Porsche-Werksfahrern bereits zwei IMSA-Siege holen – unter anderem beim berühmten 12h-Rennen in Sebring.

Es gibt gebrauchte Tage

Jetzt steht sein Name auch in der Siegerliste des Petit-Le-Mans-Rennens von Atlanta. Zehn Minuten vor Rennende verbremst sich der auf Platz 2 liegende Corvette-Pilot Nick Tandy wegen eines Reifenschadens, der sich hinterher als Folge eines Aufhängungsschadens entpuppte. Tandy humpelte an die Box, Porsche hatte eine Doppelführung – womit tatsächlich eingetreten war, worüber Ried am Freitag noch spekuliert hatte. Vorne lag der 911 RSR der Profis Kévin Estre, Michael Christensen und Frédéric Makowiecki, auf Platz 2 das Stammauto von MacNeil, Matt Campbell und Mathieu Jaminet – dazwischen ein Abstand von 15 Sekunden. Nun trat Vater David MacNeil auf den Plan und drehte die Reihenfolge zugunsten seines Sohnes um. Dazu muss man wissen, dass David MacNeil nicht nur das Auto des Sohnemanns finanziert, sondern auch den zusätzlichen Einsatz eines zweiten RSR für die Herren Werksfahrer in Atlanta. Zwei Runden vor Schluss erfolgte der Platztausch …

Dass die Werksfahrer von der Rochade nur mäßig begeistert waren, ließ sich an ihren Gesichtern mühelos ablesen. Natürlich sind Estre, Makowiecki und Christensen Vollprofis, die sofort umschalten und gute Miene zum bösen Spiel machen: „Wir waren drei Runden vor Schluss auf Platz 1, dann habe ich das Schwesterauto vorbeigelassen – kein großes Thema“, knurrte Estre, dem erst vor einer Woche nach einem umstrittenen Auffahrunfall beim Finale der Sportwagen-WM in Bahrain ein möglicher Fahrer-WM-Titel unglücklich entglitten war. Es gibt halt auch gebrauchte Tage im Leben eines Werkspiloten. Doch ein Doppelsieg ist zuerst mal ein Doppelsieg, und im Porsche-Lager überwog die Freude, dass man den Gegnern Corvette und BMW beim letzten IMSA-Auftritt der alten Werksklasse GTLM ein Schnippchen geschlagen hat – und das mit einem Kundenteam. Ob so ein Platztausch, bei dem es nicht um einen Meistertitel ging, sondern um die persönliche Befindlichkeit des Geldgebers, dem Sport guttut, steht natürlich auf einem völlig anderen Blatt.

BOP-Vorteil für Porsche?

Wie konnte es überhaupt dazu kommen, dass Porsche Corvette und BMW schlägt? Da gab es viele Gründe. Erstens hat der Porsche eine gute BOP, weil er ja von einem Kundenteam eingesetzt wird. Zweitens hat WeatherTech die Gegner (und vielleicht auch die BOP-Macher) mit der späten Nennung überrascht – da konnte niemand mehr reagieren.

Der Rest dieser Erfolgsgeschichte fand allerdings auf der Rennstrecke statt. Corvette und BMW verloren im Laufe des Rennens jeweils ein Auto: Die Corvet-

te mit der Nummer 3 von Antonio García und Jordan Taylor schied nach vier Rennstunden bei einem wüsten Unfall beim Restart nach der fünften Safety-Car-Phase aus – damit waren die neuen GTLM-Meister García und Taylor draußen. Der BMW M8 GTE (#25) von Connor De Phillippi, Philipp Eng und Bruno Spengler musste nach siebeneinhalb Rennstunden die Segel streichen, weil De Phillippi eine Werbetafel auf der Start-Ziel-Geraden abgeräumt hatte – da waren es nur noch vier GTLM-Autos.

Der Unfall von De Phillippi sorgte für die zehnte und letzte Gelbphase, beim Restart kurz vor der Acht-Stunden-Marke führte die Corvette mit der Nummer 4 (Nick Tandy, Tommy Milner, Alex Sims) knapp vor den beiden Werks-Porsche in Kundenhand, der zweite BMW mit der #24 (Jesse Krohn, John Edwards, Augusto Farfus) folgte mit etwas Abstand. Da alle GTLM-Wagen bei der zehnten SC-Phase in der Box waren, gab es keine Unterschiede mehr bei der Strategie.

18 Runden nach dem Restart attackierte Estre im Porsche mit der Nummer 97 den führenden Corvette-Piloten Tandy in der Schikane, der Brite hält dagegen und drückt den Franzosen am

> „Jeweils alle drei Titel in der GTD-Klasse und im Endurance Cup für unsere Kundenteams, dazu ein Sieg für den 911 RSR beim letzten IMSA-Rennen – besser geht es nicht!“
>
> Porsche-Sportchef Laudenbach

Kurvenausgang leicht ins Kiesbett. Eine Runde später polt man die Taktik für Estre um und holt ihn nach nur 22 Runden im Stint an die Box – im Prinzip also ein Undercut, aber ausgelöst durch den notwendigen Reifentausch wegen der Kiesbetteinlage.

Die Rechnung ging auf: Als alle GTLM-Teams 44 Minuten vor Rennende ihre letzten Stopps absolviert hatten, führte Estre mit fünf Sekunden Vorsprung auf Nick Tandy, und Estre verdoppelte diesen in den nächsten 13 Runden auf zehn Sekunden. Der Fisch war geputzt – bis Tandy wie erwähnt zehn Minuten vor Rennende in der Schikane geradeaus rodelte und in die Box abbog, wo schnell ein Aufhängungsschaden vorne links diagnostiziert wurde – also auf der Fahrzeugseite, auf der Tandy zuvor mit Estre aneinander geraten war. Der Teufel ist eben ein Eichhörnchen! Das galt aber auch für Estre, denn der hatte jetzt keinen Puffer zum Schwesterauto mehr und musste zwei Runden vor Ende die Spitze räumen. Kein großes Thema?

BMW rückte durch den Ausfall der Corvette beim letzten Rennen mit dem M8 GTE noch auf Platz 3 vor. „Mehr war heute nicht drin“, sagte Augusto Farfus. BMW hatte nicht die Konstanz über den vollen Stint, und hintenraus im Rennen fehlte unter kalten Bedingungen auch der Speed im Vergleich zu Porsche und Corvette, die vermutlich auch deshalb über die BOP einen kleinen Vorteil haben, weil sie die komplette Saison bestritten – während BMW nur die vier Langstreckenrennen fuhr.

Porsche: GTD-Durchmarsch

Der Sieg in der GTD-Klasse ging zwar nach zehn Rennstunden an das Aston-Martin-Team Heart of Racing mit den Piloten Ian James, Ross Gunn und Roman den Angelis, doch Porsche dominierte die zentralen Handlungsstränge: Zum einen ging es für Pfaff Motorsports (#9) und die Piloten Zach Robichon und Laurens Vanthoor darum, die Führung in der GTD-Meisterschaft in zählbare Titel umzumünzen. Das Duo, das von Porsche-Testfahrer Lars Kern unterstützt wurde, leistete sich keinen Fehltritt und stellte mit Platz 2 die Titel in den Kategorien Fahrer, Team und Hersteller sicher. Etwas härter war die Aufgabe für das Porsche-Team Wright Motorsports, deren Piloten Jan Heylen und Patrick Long die Titelchancen im Endurance Cup wahren wollten, wo die vier langen Rennen separat gewertet werden. Das Wochenende begann mit einem Chassistausch schlecht, auch das Rennen startete mit einem Reifenschaden schlecht, weil man sich zwei Runden Rückstand einhandelte.

Was schlecht begann, endete gut: Trotz des Rückfalls holte das Wright-Team volle Punkte nach vier und acht Stunden, womit im Endurance Cup alle Titel an Porsche gingen. „Jeweils alle drei Titel in der GTD-Klasse sowie im Endurance Cup für die Kundenteams, dazu ein Klassensieg für den 911 RSR bei seinem letzten Einsatz in der IMSA – besser geht es nicht“, bilanzierte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. ■



IMSA

Beim Start führte BMW von der Pole-Position, dahinter Porsche und Corvette



PORSCHE

Wright Motorsports fuhr trotz Reifenschaden zweimal maximale Punkte ein



PORSCHE

Pfaff Motorsports lieferte beim Finale in Atlanta ein fehlerfreies Rennen ab



PORSCHE

Die Pfaff-Piloten Kern, Robichon und Vanthoor (v.l.n.r.) holten Platz 2 in der GTD

Sportwagen-WM (WEC): Porsche verzichtet auf Berufung

Ferrari ist GT-Weltmeister!

Die Sportwagen-WM produzierte am vorletzten Wochenende in Bahrain ein kontroverses Finale in der GTE-Pro-Klasse: Nach einem Auffahrunfall holte Ferrari beide WM-Titel, Porsche legte erst Protest ein, zog aber jetzt eine Berufung gegen die Entscheidung der Sportkommissare zurück.

Von: **Marcus Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

Da Porsche keine Berufung einlegt, ist Ferrari jetzt offiziell GT-Weltmeister

Das Finale der Sportwagen-WM hat kein sportgerichtliches Nachspiel: Am Mittwoch letzter Woche wurde bekannt, dass Porsche keine Berufung gegen die Entscheidung der Sportkommissare beim WM-Finale einlegen wird. Die Stewards hatten am Renntag einen Protest von Porsche abgeschmettert, der sich gegen die Entscheidungsfindung von Rennleitung und Sportkommissaren nach einem umstrittenen Auffahrunfall in der GTE-Pro-Klasse kurz vor Ende des 8h-Rennens gerichtet hatte. Dabei war der zweitplatzierte Ferrari von Alessandro Pier Guidi zwölf Minuten vor Rennende dem führenden Porsche 911 RSR von Kévin Estre ins Heck geknallt. Rennleiter Eduardo Freitas hatte daraufhin Pier Guidi aufgefordert, den gewonnenen Platz wieder zurückzugeben. Als der Italiener verlangsamte, bog Estre im Porsche zum letzten Tankstopp an die Box ab, woraufhin Rennleitung und Stewards die Aufforderung zum Platztausch zurückgenommen hatten. Pier Guidi siegte in Bahrain, Ferrari holte beide WM-Titel.

Porsche protestierte nach dem Rennen gegen die Entscheidung, weil man vermutete, dass es keine ausreichende Abstimmung zwischen Rennleitung und Stewards gegeben habe. Strafen spricht in der WEC nicht der Rennleiter aus, sondern die FIA-Stewards. Die Kommissare schmetterten den Protest ab, Porsche sicherte sich das Recht, bis Dienstag letzter Woche in Berufung zu gehen.

„Wir haben uns nach gründlicher sportrechtlicher Beratung dazu entschieden, von einer Berufung abzusehen", so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach am Rande des IMSA-Finales in Atlanta. Offenbar kamen die Juristen zu der Einschätzung, dass man eine Berufung vor dem Internationalen Sportgericht nicht gewinnen kann. Die Entscheidung zum Platztausch war ungewöhnlich, denn normalerweise gibt es bei Rennunfällen Strafen, keinen Platztausch. Bei Porsche erkennt man an, dass Freitas und die Stewards mit dem Platztausch das Rennen acht Minuten vor Ende am Leben halten wollten. Doch der Platztausch hätte auch vollzogen werden müssen – was wegen des Stopps von Porsche nicht mehr möglich war. ■

IMSA-Meisterschaft: Die GTD-Pro-Pläne bei Corvette und Porsche für 2022

GTD-Pro mit 911 und C8

Ab 2022 löst die GTD-Pro-Klasse in der IMSA-Serie die GTLM-Kategorie als GT-Topklasse ab. Hier können werksunterstützte GT3-Teams ebenso antreten wie Privatteams mit Profi-Fahrern. Corvette bestätigte ein Werksauto für die volle Saison, bei Porsche könnten sogar zwei Elfer am Start stehen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Sportwagen-WM beäugt die Pläne der IMSA-Serie kritisch, in Amerika eine Pro-Klasse auf GT3-Basis zu installieren, denn die Franzosen wollen ab 2024 nur Pro-Am-Paarungen zulassen. Die IMSA sagt: „Lassen wir den Markt entscheiden." Am letzten Wochenende hat der Markt begonnen zu sprechen: BMW (siehe rechts) hat ebenso seinen GTD-Pro-Einstieg bestätigt wie Corvette, die eine abgespeckte GTE-C8.R für Antonio García und Jordan Taylor nennen, die bei den langen Rennen von Nicky Catsburg unterstützt werden. Warum nur ein Auto? Corvette startet 2022 mit der C8.R-GTE auch in der Sportwagen-WM, dort pilotieren Nick Tandy und Tommy Milner ebenfalls ein Auto. Bei Corvette führt man logistische Gründe für die Einwagen-Taktik ins Feld: Es gibt nur vier C8.R-Chassis, die werden auf zwei Programme verteilt, nur in Le Mans hofft man auf zwei Startplätze, wofür als Puffer ein fünftes Chassis parat steht. Nach Le Mans könnte man dann in der IMSA eventuell auf zwei Wagen aufstocken.

Bei Porsche gibt es aktuell keine offizielle Bestätigung für die GTD-Pro-Klasse, doch es gilt als ausgemacht, dass Pfaff Motorsports einen Elfer für Matt Campbell und Mathieu Jaminet an den Start bringen will. Nach dem Sieg in Atlanta liebäugelt auch der WeatherTech-Boss David MacNeil mit einem GTD-Pro-Einsatz für seinen Sohn Cooper. Das KCMG-Team könnte für das 24h-Rennen in Daytona einen weiteren GT3-Pro-Porsche einsetzen. Dazu planen zwei weitere Porsche-Kundenteams Einsätze in der regulären GTD-Klasse, wo Profis und Amateure zusammengespannt werden müssen. ■



PORSCHE

2022 könnten in Daytona drei Porsche-Kundenteams in der GTD-Pro starten

IMSA-Meisterschaft: BMW mit großen Plänen in Amerika

BMW: GTD-Pro mit Rahal

BMW Motorsport hat seine mittelfristige Planung für die Einsätze in der IMSA-Serie klargezogen: Der Vertrag mit dem Einsatzteam Rahal-Team RLL wurde verlängert. Rahal setzt 2022 zwei BMW M4 GT3 in der GTD-Pro-Klasse ein, ab 2023 übernimmt sein Team die BMW-Einsätze in der LMDh-Topklasse.

Von: **Marcus Schurig**

BMW-Sportchef Mike Krack bestätigte beim IMSA-Finale in Road Atlanta, dass die seit 2009 bestehende Partnerschaft von BMW mit dem Rennteam von Bobby Rahal fortgesetzt wird. Im nächsten Jahr wird das BMW Team RLL zwei BMW M4 GT3 in der neu geschaffenen GTD-Pro-Klasse der IMSA-Serie einsetzen. „Das Rahal Team ist für uns eine logische Lösung, weil wir bereits lange zusammen arbeiten und Rahal die IMSA-Serie aus dem Effeff kennt", so Krack. In Daytona und Sebring wird Rahal 2022 auf jeden Fall zwei neue M4 GT3 einsetzen. Wie es danach weitergeht, hängt auch am Entwicklungsstart des neuen LMDh-Autos, das ab Frühjahr in die Erprobung geht und Kapazitäten bindet. So könnte es sein, dass Rahal nach Sebring bei einigen Rennen aus Kapazitätsgründen nur noch einen M4 einsetzt. „Wir haben in der Saison 2021 auch gelernt, dass es ein Fehler ist, nur die vier großen Rennen zu fahren, weil man dann beim BOP-Prozess hinten runterzufallen droht", erklärt Krack.

Ab der Saison 2023 setzt das Rahal-Team dann zwei neue LMDh-Wagen in der Topklasse ein, das Auto erhielt den Namen BMW M LMDh. BMW hat hier



BMW

2022 setzt das Rahal-Team zwei BMW M4 in der IMSA-Klasse GTD-Pro ein

bereits die Partnerschaft mit Dallara auf dem Chassis-Sektor bestätigt, die Motorisierung ebenso wie die Fahrer werden zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert. „Wir haben großen Respekt vor der Herausforderung LMDh, denn wir haben nur begrenzte Erfahrungen im Prototypenbereich", sagt Krack. Die BMW-Motorsportabteilung hat deshalb ein LMP2-Auto erworben, um bei Testfahrten zusätzliche Erfahrungen zu sammeln. Dazu ist der Zeitdruck hoch, weil BMW als letzter Hersteller seinen LMDh-Zutritt für Daytona 2023 bestätigt hat. „Wir müssen deshalb viele Dinge parallel vorantreiben, aber wir liegen aktuell gut im Zeitplan", so Krack. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PEOPLE IN THE PADDOCK

Beim Finale der IMSA-Serie in Road Atlanta wurden zahlreiche Besucher aus Europa im Fahrerlager gesichtet: ACO-Präsident Pierre Fillon war ebenso auf Stippvisite wie WEC-Chef Frédéric Lequien; Ex-WEC-Boss Gérard Neveu war als Vertreter von Motorsport Networks vor Ort. Ex-Audi-Pilot Allan McNish trieb in Atlanta die LMDh-Planungen für Audi voran, LMP2-Teamchef Sam Hignett evaluierte Einsatzmöglichkeiten in den Staaten. Jochen Neerpasch war als BMW-Repräsentant in Atlanta.

KURATLE ALS LMDh-LEITER

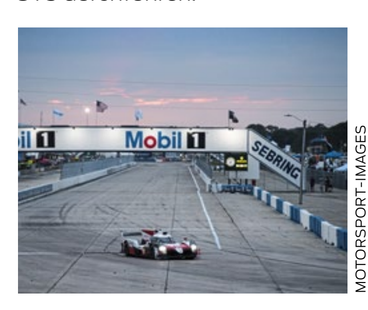
Der frühere Sauber-F1-Chefmechaniker und Porsche-Einsatzleiter Urs Kuratle soll bei den Schwaben die Projektleitung für das LMDh-Thema nach dem Abgang des Leiters Werksmotorsport, Pascal Zurlinden, übernehmen. Der bisherige Porsche GTLM-Einsatzleiter in der IMSA-Serie, Steffen Höllwarth, soll ab 2023 die IMSA-Einsätze durch das Penske-Werksteam für Porsche vor Ort betreuen.

IMSA NEWS-ROUNDUP

IMSA-Boss John Doonan konnte in Atlanta vermelden, dass Motul seine Sponsorverträge mit iMSA bis 2026 verlängert hat, das schließt das Titel-Sponsoring für das Petit Le Mans-Finale in Road Atlanta ein. Darüber hinaus erhalten die Amateurfahrer mit Bronze-Status im nächsten Jahr 30 Minuten mehr Trainingszeit. Schließlich konnte IMSA die TV-Coverage durch zusätzliche Live-Übertragungen auf USA Network verbessern, dazu übertragen NBC und Peacock TV.

24H SEBRING VERSETZT?

Für die Teams der Creventic-Serie sollte am kommenden Wochenende das 24h-Rennen in Sebring als Highlight auf dem Programm stehen. Doch es gab Probleme mit der Schiffs-Containerfracht, unter anderem aufgrund zweier Hurrikane auf dem karibischen Meer. Man rechnet frühestens am Freitag (19.11.) mit der Ankunft der Autos. Das macht allerdings eine Verschiebung des Rennens von Samstag auf Sonntag oder noch später notwendig – wenn es überhaupt stattfindet. BMW wollte in Sebring einen letzten Testeinsatz mit dem neuen M4 GT3 durchführen.



MOTORSPORT-IMAGES

KAFFER MIT WIRBELBRUCH

Beim ADAC GT Masters-Finale am Nürburgring wurde Pierre Kaffer nach einem Unfall mit Jannes Fittje mit dem Helikopter wegen Rückenbeschwerden ins Krankenhaus gebracht. Nun ist klar: Kaffer hat einen Wirbelbruch erlitten und musste operiert werden. „Ich habe jetzt vielleicht ein paar unangenehme Schmerzen, aber es wird alles gut, und ich bin nächstes Jahr wieder am Start", meldete er sich aus dem Krankenhaus. Der Unfall passierte ausgerechnet an Kaffers 45. Geburtstag.

NLS: PORSCHE CUP-KLASSEN

In der kommenden Saison wird es in der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) die Porsche Endurance Trophy Nürburgring geben. Darin sind dann die bisherige Porsche Cayman GT4 Cup-Klasse und die neue Klasse für die neueste Generation des Porsche 911 GT3 Cup zusammengefasst. Der Cayman Cup entspricht nun der Porsche Endurance Trophy Nürburgring Cup 3 und der GT3 Cup der Porsche Endurance Trophy Nürburgring Cup 2.

„Stimmt das Gefühl, ist es einfach“

Anders als im Vorjahr reist Elfyn Evans diesmal als Jäger zum finalen Duell um die WM-Krone. Für den Waliser ändert das nur wenig. Der 32-Jährige über die Höhen und Tiefen seiner Saison, Titel-Widersacher Ogier und die Zukunft mit den neuen Rally1-Autos.

Von: **Reiner Kuhn**



TOYOTA



Elfyn Evans

Geburtstag: 28. Dezember 1988
Geburtsort: Dolgellau, Wales (GB)
Herkunftsland: Großbritannien

KARRIERE
2006: erste Rallye
2007: erster von 103 WM-Starts
2012: Sieger WM-Akademie
2013: erstmals im WRC
2016: WRC2-3., Britischer Meister
2017–2019: M-Sport (1 Sieg, 8x Podium)
2020: Toyota (2 Siege, 1x Podium)
2021: Toyota (2 Siege, 4x Podium)

Hobbys
Motorräder, Mountainbike, Fitness

Wie haben Sie sich auf den erneuten Titel-Showdown mit ihrem Teamkollegen Sébastien Ogier vorbereitet?
So wie auf jeden anderen WM-Lauf. Vorige Woche testeten wir in der Nähe von Venedig. Die Strecken waren sehr selektiv und ähneln jenen in den Bergen oberhalb von Monza. Es war zwar kühl, aber sonnig. Kalle (Teamkollege Rovanperä) erwischte einen nassen Testtag, Séb (Ogier) hatte gemischte Streckenverhältnisse, und bei mir waren die Pisten durchweg trocken.

Ist das ein Nachteil?
Ich denke nicht. Davon abgesehen, dass das Toyota-Team alle Daten teilt, haben wir viele Informationen aus dem Vorjahr und mit den diesjährigen Pirelli-Reifen von der Monte. Das Wichtigste wird wie immer sein, schnell ein gutes Gefühl zu haben, um voll angreifen zu können.

Im Vorjahr waren Sie der Gejagte, nun sind Sie der Jäger. Was ändert sich dadurch?
Die Ausgangslage ist klar. Im Vorjahr mussten wir auf die Angriffe von Séb reagieren, diesmal müssen wir dagegen gewinnen. So gesehen ist es kein großer Unterschied zu anderen Rallyes. Mir ist schon bewusst, dass unsere Titelchancen bei 17 Punkten Rückstand eher gering sind. Aber das waren sie im Vorjahr für Séb auch. Deshalb werde ich einfach versuchen, die Rallye zu genießen und das Beste rauszuholen.

Denken Sie an den WM-Titel?
Selten. Im Vorjahr war ich in einer ungleich besseren Position und habe das auch nicht getan. Klar aber ist, wer Rallyes gewinnt, will auch Weltmeister werden.

> „Im Vorjahr mussten wir auf die Angriffe von Séb reagieren, diesmal müssen wir dagegen gewinnen.“
> Elfyn Evans

Ogier hatte in dieser Saison bis auf ein Dämpfer-Problem auf der ersten Kenia-Etappe keine technischen Probleme oder gar Ausfälle. Hat er das Quäntchen Extraglück?
Das denke ich nicht. Auch wir hatten bisher keinen Ausfall zu verzeichnen. Zudem halte ich es für falsch, unsere zwischenzeitlichen Probleme in Griechenland für den Punkterückstand verantwortlich zu machen. Vielmehr war es mein Fahrfehler in Kenia, der uns ins Hintertreffen brachte. Danach kamen noch ein, zwei Rallyes, zum Beispiel in Estland, bei denen ich einfach nicht das volle Vertrauen in mich und das Autos hatte und Punkte liegen ließ.

Wird es für Sie künftig einfach, wenn Ogier nur noch vereinzelt antritt?
Das denke ich nicht. Zum einen sind genügend andere Fahrer da, die mit um den Titel kämpfen. Zudem werden mit den neuen Rally1-Autos die Karten völlig neu gemischt. Es wird sich schnell zeigen, wer das beste Paket geschnürt hat und ob es dadurch einfacher oder schwieriger wird. Ob Séb zurücktritt oder nicht, ändert nur wenig.



TOYOTA

Asphaltglüher: In Spanien landete Evans als Zweiter zwei Plätze vor Ogier

Mit Kalle Rovanperä und Esapekka Lappi haben Sie zwei Finnen als Werkskollegen. Was verändert sich durch Ogiers Rückzug im Toyota-Team?
Wenig. Bisher wurden alle Fahrer gleich behandelt – und das ist gut so. Jeder hatte die gleichen Chancen, alle das gleiche Auto und identische Informationen. Für mich ist das der fairste und beste Weg, und es wird hoffentlich so bleiben. Die Saison hat gezeigt, dass jeder von uns gewinnen kann. Für das Team ist das sicher besser, als wenn sich die Fahrer gegenseitig misstrauen.

Wie groß ist Ihre Vorfreude auf den Yaris Rally1 und die kommende Saison?
Um ehrlich zu sein, konzentriere ich mich noch voll auf das Saisonfinale und den WRC. Meine Testfahrten im Rally1 haben aber gezeigt, dass wir noch viel lernen müssen – allem voran beim Nutzen des Extraboosts, sprich dem Bremsen und Kurvenspeed. Da wird auf uns Fahrer sicher einiges mehr an Taktik zukommen. Das Wichtigste bleibt, dass man sich hinterm Steuer wohlfühlt. Kalle und ich hatten in Estland und Finnland das gleiche Auto. Er ist in Estland allen um die Ohren gefahren, und ich konnte in Finnland gewinnen. Stimmt das Gefühl, ist es ziemlich einfach. ■

Ende einer Ära



Historische Bühne: In Monza geben die World Rally Cars ihren WM-Abschied

M-SPORT

Bei der Rallye Monza rücken die WM-Asse ein letztes Mal mit World Rally Cars aus. Dem nicht genug, will bei der Abschiedsvorstellung Sébastien Ogier seine langjährige WM-Karriere mit dem achten Fahrertitel krönen. Sein Vorteil: Anders als im Vorjahr reist er zum Showdown mit Teamkollege Elfyn Evans mit 17 WM-Punkten Vorsprung an.

Von: **Reiner Kuhn**

Der zwölfte Saisonlauf wird in die Geschichte eingehen. Einen besseren Ort als das Autodromo Nationale Monza – seit siebzig Jahren Heimat des Grand Prix von Italien – hätte man dafür kaum finden können. Nach über zwei Jahrzehnten geben die World Rally Cars ihre Abschiedsvorstellung, bevor in der Topliga im kommenden Jahr mit den Hybridautos der Rally1-Kategorie eine neue Ära beginnt.

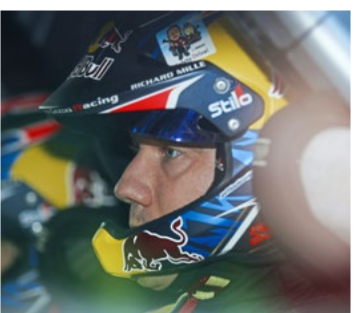
Zudem hat auch Abo-Champion Sébastien Ogier seinen Rückzug verkündet und will künftig nur noch sporadisch ins Geschehen eingreifen. Nur verständlich, dass der 37-jährige Franzose seine letzte volle Saison mit einem achten WM-Titel krönen will. Seine Chancen dafür stehen gut.

Achter Titel zum Abschied?

Im Vorjahr reiste Ogier noch mit 14 Punkten Rückstand auf seinen Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans zum Showdown an gleicher Stelle und schnappte dem Waliser die Fahrerkrone auf der Zielgeraden weg. Nun kommt der 53-malige WM-Lauf-Sieger mit 17 Zählern Vorsprung in die Lombardei.

Auch beim Hersteller-Titel hat Toyota alle Trümpfe in seiner Hand. Die Titelverteidiger von Hyundai brauchen nicht nur einen Doppelsieg und volle Powerstage-Punkte, sondern einen Totalausfall des in dieser Saison zusammen acht Mal siegreichen Toyota-Trios, um bei maximal 52 zu vergebenden WM-Zählern noch den Rückstand von 47 Punkten aufzuholen.

Die kompakten drei Tage führen über 676,94 Gesamtkilometer mit 16 Wertungsprüfungen und insgesamt 254,46 WP-Kilometern. Anders als im Vorjahr wird am kommenden Wochenende nur die finale Sonntagsetappe in Monza stattfinden. Am Freitag und Samstag stehen in den Höhenlagen rund um Bergamo zudem je vier selektive Asphaltprüfungen auf dem Programm.



TOYOTA

Beste Karten: Titelverteidiger Ogier

Zehn World Rally Cars bilden die Spitze des 82 Teams zählenden Feldes. Von den 44 Zweitliga-Teams haben 9 in der WRC2 und 14 in der für Privatfahrer reservierten WRC3 gemeldet. Neben einem R-GT-Porsche und einem seriennahen Ford Fiesta Rally3-Turboallradler ist am Ende des Feldes auch ein Dutzend seriennaher Toyota GR Yaris aus dem italienischen Markencup mit von der Partie. ■

WM-NACHRICHTEN

HYUNDAI-WRC-JUNIOREN VOR BRISANTEM DUELL

Nach der Rallye Spanien darf Hyundai-Junior Oliver Solberg auch beim WM-Finale in dem von 2C Compétition eingesetzten i20 WRC ausrücken. Doch der Druck auf den 20-Jährigen bleibt nach durchwachsener Saison hoch - vor allem durch den von M-Sport im Spätsommer ins Hyundai-Lager gewechselten Teemu Suninen. Nach starkem WRC2-Auftritt in Spanien übernimmt der 27-Jährige gleich das Werkscockpit vom aus familiären Gründen abwesenden Ott Tänak. Der finnische Routinier weiß um seine Chance: „Ich bin dankbar und will zeigen, dass ich auch künftig erste Wahl bin."

WRC2: HUTTUNEN ERSTMALS IM M-SPORT-FIESTA

Statt WRC2-Champion und Vorjahressieger Andreas Mikkelsen, dessen Skoda-Teamkollegen Marco Bulacia oder deren neuer Markengefährte Nikolay Gryazin steht im nur sechs Teams umfassenden WRC2-Feld Jari Huttunen im Fokus: Vor dem Saisonfinale wechselte der Finne von Hyundai zu M-Sport und gibt sein Debüt im Ford Fiesta Rally2.

WRC3: LEFEBVRE ALS SCHÜTZENHILFE

Verwunderung bei allen Beteiligten. Denn anders als erhofft will das FIA-Berufungsgericht sein Urteil zur Disqualifikation von WRC3-Leader Yohan Rossel in Griechenland erst nach der Rallye Monza verkünden und heizt so den Titel-Showdown zwischen dem Citroën-Privatier und Kajetan Kajetanowicz (Skoda) zusätzlich an. Im mit 22 Teams enorm starken WRC3-Feld brennt ohnehin die Luft: So soll Ex-Citroën-Werksfahrer Stéphane Lefebvre im unter der Bewerbung seines Copiloten Gilles de Turckheim genannten C3 Rally2 vom Start weg das Kommando übernehmen und als Rückendeckung für Markengefährte Rossel versuchen, Kajetanowicz WRC3-Punkte wegzunehmen. ■ RK


Künftig werden bei der Streckenbesichtigung deutlich weniger Autos unterwegs sein

AT WORLD

Rallye-WM

FIA schärft das Regelwerk

Ab 2022 treten die Hersteller mit völlig neuen Hybridautos an. Um dabei kostenintensive Schlupflöcher zu schließen, verschärft die FIA unter anderem die Bestimmungen zur Streckenbesichtigung.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten herrschte vor der Einführung einer neuen Fahrzeuggeneration so viel Unruhe wie bei den künftig rund 500 PS starken Rally1-Hybridautos, deren mit komplett fossilfreiem Sprit betriebene 1,6-l-Vierzylinder-Turbomotoren zusätzlich von einer Elektro-Einheit unterstützt werden.

Verständlich, ist den FIA-Funktionären, Regelmachern und Herstellern doch klar: Jenes Werksteam, das den auf den Wertungsprüfungen sporadisch abrufbaren Extraboost am effizientesten nutzt, hat einen entscheidenden Vorteil. Dafür benötigt man neben Erfahrung und Know-how auch aktuelle Streckeninformationen. Denn anders als im Rundstreckensport sind Rallyepisten kaum in verwertbare Simulationen übertragbar, zu sehr ändern sich die Streckenbedingungen. Deshalb sind seit Jahren während der offiziellen Besichtigung nicht nur die Teilnehmer auf den Wertungsprüfungen unterwegs, um ihre Streckeninformationen zu notieren, sondern auch Helfer aus dem jeweiligen Lager. Neben den Fahrzeug-Ingenieuren, die Informationen über die Beschaffenheit des Untergrunds sammeln und daraus die für den Wettbewerb ideale Bodenfreiheit ermitteln, schicken die Teams auch spezielle Reifen- und Wetter-Crews los. Das soll nun ein Ende haben.

Ab 2022 schärft die FIA das Regelwerk deutlich nach. Künftig soll pro Hersteller-Team neben den Teilnehmern nur noch ein Fahrzeug zur Streckenbesichtigung zugelassen werden. Damit will der Weltverband das exzessive Datensammeln, auch und vor allem für die optimale Nutzung der drei frei wählbaren Modi für die Zusatzleistung eindämmen. Darüber hinaus sollen künftig zusätzliche Sensoren an den sogenannten „Recce"-Autos, welche die Teilnehmer zur Streckenbesichtigung nutzen, verboten werden. ■

Rallye-WM

Neue Beifahrer-Wechsel

Beim finalen WM-Lauf in Monza rücken gleich mehrere Werkswagen mit ganz neu zusammengestellten Cockpit-Besatzungen aus.

Im Vorjahr startete Gus Greensmith in Monza noch mit Beifahrer Elliott Edmondson. Zwei WM-Läufe später holte er sich Chris Patterson und für Sardinien Stuart Loudon ins Auto. Nach Pattersons Rücktritt übernimmt nun Jonas Andersson, der hier 2020 neben Ole Christian Veiby letztmals in einem WRC agierte. Edmondson, der mit Andreas Mikkelsen mehrere Rallyes und vorzeitig die Titel in der WRC2 und Rallye-EM gewonnen hat, steigt zum WM-Finale in ein neues Cockpit ein: Künftig wird er Hyundai-Werksjunior Oliver Solberg den Weg weisen.

Deshalb rückt WRC2-Champion Mikkelsen in Monza mit Junior-WM-Copilot Phil Hall aus. Auch WRC3-Titelanwärter Yohan Rossel geht mit neuem Beifahrer ins WM-Finale. Jacques-Julien Renucci ersetzt den vor Spanien von Adrien Fourmaux abgeworbenen Alexandre Coria. ■ RK


SOLBERG

Des Doppel-Champions neue Kleider: Edmondson (l.) wechselt zu Solberg

Rallye-EM

EM-Finale ohne Meister

Erneut ist die EM-Elite zeitgleich mit den WM-Assen aktiv. Auf Gran Canaria herrscht aber auch ohne Europameister Andreas Mikkelsen Hochspannung.

Nach dem WM-Lauf in Finnland und der zeitgleichen Rallye Fafe in Portugal überschneiden sich nun auch die Saisonfinale in Monza (WM) sowie auf Gran Canaria (EM).

Zwar will Europameister Andreas Mikkelsen in Monza seinen WRC2-Vorjahrssieg wiederholen. Mit über 70 Teams, darunter die Sieganwärter Alexey Lukyanuk, Nil Solans, Yoann Bonato oder Simone Campedelli, ist das EM-Finale dennoch stark besetzt.

Marczyk Mikolaj und Efren Llarena (beide Skoda) kämpfen zudem noch um den Vize-Titel. Aus Deutschland nehmen Albert von Thurn und Taxis (Skoda), EM-Junior Nick Loof (Ford) und der 79 Jahre junge Heinz-Walter Schewe (Porsche) die 568,33 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 197,29 WP-Kilometer in Angriff. ■ RK


ERC

Hofft beim Heimspiel auf den Vize-Titel: Der junge Spanier Efren Llarena

Toskana-Traktion: Auf Schotter bleiben Röhrl/Geistdörfer im gesteckten Zeitlimit

Die bitterste Niederlage

MCKLEIN

Vor 40 Jahren starten Walter Röhrl und Christian Geistdörfer zu ihrem einzigen WM-Lauf der Saison. Ihr Auto: ein vom Werk aufgebauter Porsche 911 SC. Mit dem Hecktriebler wollen sie ihren Vorjahressieg wiederholen. Doch in der Schlussphase reißt eine Antriebswelle. Der Traum vom Sieg über die Quattros ist geplatzt.

Von: **Dirk Johae**

Obwohl Walter Röhrl 3.23 Minuten zurückliegt, liegt er noch im Marschplan. Der legt ein maximales Minus von vier Minuten auf den Führenden fest. Nach den Schotterprüfungen dieser Rallye Sanremo 1981 kann der Weltmeister dann auf Asphalt wieder angreifen. So will er mit dem Hecktriebler die technisch überlegenen Quattros schlagen. Beim einzigen WM-Start des Jahres will er zudem Porsche überzeugen, im Rallyesport weiterzumachen.

Nach dem weichen Schotter der Toskana warten enge, kurvige Bergstraßen auf den Rallyetross, Gift für den eher schwerfälligen Gruppe-4-Quattro von Michèle Mouton und Fabrizia Pons. Ihr Teamkollege Hannu Mikkola spielt keine Rolle mehr. Ein Motorproblem hat den Schweden-Sieger schon früh in den Tiefen des Klassements versenkt. Der Finne wird am Ende mit 12.30 Minuten Rückstand Vierter. Michele Cinotto im privat eingesetzten Audi, der wildeste Hund im Quattro-Trio, ist nach einem Abflug bereits aus dem Spiel. Der Kampf hat sich auf das Duell Röhrl gegen Mouton zugespitzt.

Bleibender Eindruck

Aber kaum hat der 285 PS starke Porsche 911 SC die ersten Kilometer auf festem Untergrund hinter sich, reißt eine Antriebswelle – aus der Traum vom Erfolg des Neunelfers über den Quattro. Auch vier Jahrzehnte danach nennt Walter Röhrl diesen Ausfall seine bitterste Niederlage. Dabei hatte Porsche-Ingenieur Roland Kussmaul eine dunkle Vorahnung, als die Antriebswellen des 911 Turbo in den Rallye-Sauger montiert wurden. Röhrls langjähriger Freund ahnt die Schwachstelle, weil der Schiebeweg der Welle zu kurz sei.

Was als Geschenk für den Weltmeister gedacht war, wird zur schlimmsten Niederlage seiner Karriere. Sein Traum vom Sieg als David aus Weissach gegen den Werks-Goliath aus Ingolstadt scheitert an der Technik. „Walter ist ein Mensch, der solche Underdog-Rollen unheimlich liebt“, erzählt Roland Kussmaul im Podcast „Alte Schule“. Er hat wohl den größten Anteil am Aufbau des 911 SC im Test- und Entwicklungszentrum. Beim Einsatz ebenfalls dabei: Jürgen Barth, der Rallyeorganisator in Porsche-Diensten, und das erfahrene Einsatzteam Almeras aus Montpellier samt Sponsor. Im Vorjahr hatte das französische Team für den bis dahin letzten WM-Sieg eines 911 mit Jean-Luc Thérier auf Korsika gesorgt – mit zehn Minuten Vorsprung auf die angehenden Weltmeister Röhrl/Geistdörfer im Fiat. Das schmale Budget in Italien gleichen die Underdogs mit großem Idealismus aus. Umso größer ist die Enttäuschung nach dem Scheitern.



MCKLEIN

„Walter ist so ein Mensch, der solche Unterdog-Rollen unheimlich liebt. So sind wir damals auch die Sanremo-Rallye gefahren.“

Roland Kussmaul

Der Schmerz hat tiefere Ursachen. Nach einem extrem fordernden Jahr und dem WM-Titel mit Fiat plus Langstrecken-WM-Einsätzen mit Lancia fühlt sich Walter Röhrl „völlig ausgebrannt“. Da kam das verlockende Angebot von Mercedes gerade recht, obwohl neben anderen Teams auch Audi dem Weltmeister ein Angebot machte. Das Ergebnis ist bekannt:

Ein böser Testunfall mit einem Holzlaster und die von Röhrl erklärte Chancenlosigkeit mit dem dicken 450 SLC-Coupé kappen noch Ende 1980 das Rallye-Engagement. Alle anderen Cockpits sind da längst vergeben.

Deutschlands erster Automobil-Weltmeister steht ohne Auto da. Er verdingt sich bei der Monte als Eisspion für Opel-Werksfahrer Jochi Kleint. Damit will sich Röhrls Freundeskreis nicht abfinden. Zunächst lässt sich Porsches engagierter Sport- und Pressechef Manfred Jantke begeistern. Er erkennt die Außenwirkung, die Röhrl für die Marke haben könnte. Im „Aktuellen Sportstudio“ des ZDF enthüllt Röhrl einen zunächst noch roten Porsche, ein nationales Programm mit einem 924 Carrera GTS ist geplant.

Die Einsätze in der Deutschen Rallyemeisterschaft übernimmt der Nürnberger Rallye-Tuner Konrad Schmidt mit seinem Team. Alles ist mit heißer Nadel gestrickt. Nur gut zehn Wochen nach dem Sport-Studio-Auftritt steigen Röhrl/Geistdörfer bei der Metz-Rallye in die Rallye-DM ein. Trotz einiger Probleme (Motorbrand und zwei Reifenschäden) werden sie Zweite. Der goldschwarze 924 mit dem anfangs 250 PS starken Zweiliter-Turbo ist sicher nicht das beste Sportgerät für Rallyezwecke, in den Händen eines Röhrl macht das nichts. Vier von sechs Läufen gehen an den Regensburger.

Rundstreckenerfolge

Schon vor dem ersten Rallyeeinsatz im Mai ist Röhrl auch wieder auf der Rundstrecke unterwegs. Auf zwei Ausflüge in die raue Markenpokalwelt des R5-Turbo-Europacups folgen zwei Läufe zur Marken-WM. Dort verstärkt er das Fahrer-Duo Dieter Schornstein und Harald Grohs im Porsche 935J, ein von Reinhold Joests Team aufgebautes Gruppe-5-Auto. Mit seinen gut 800 PS ist der Prototyp das bis dahin stärkste Auto, das Röhrl je in einem Wettbewerb gefahren ist. Das Trio kann den Gesamtsieg in Silverstone feiern und wird beim Heimrennen auf der Nürburgring-Nordschleife Siebter. Hier bringt der „maßlos überpowerte Apparat“ selbst einen Weltmeister zum Schwitzen: „Ich hielt mit Händen und Knien das Lenkrad.“

Im Juni startet er zum ersten Mal beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Mit Jürgen Barth bestreitet er den Langstrecken-Klassiker in einem Transaxle-Porsche. Mit dem 924 GTP Le Mans, einem 944-Prototyp mit 2,5-Liter-Turbo, werden sie Gesamtsiebte – eine perfekte Teamleistung wie auch beide Rallyeeinsätze. Nur insgesamt 56 Minuten beträgt die Standzeit für die Boxenstopps während der 24 Stunden. Ein Mitglied der großen Porsche-Familie bietet Walter Röhrl dann auch die erste Möglichkeit, eine Rallye mit einem 911 zu bestreiten. Versuchsfahrer Dieter Röscheisen verfügt über eigene Rallyeerfahrung mit dem 911 und baut ein Auto für Röhrl auf.

Große Unterstützung

Röscheisen ist ein Idealist wie seine Kollegen, die den Weltmeister in diesem Jahr unterstützen. Er opfert seinen gesamten Sommerurlaub, um einen gebrauchten 911 SC gemeinsam mit Roth Rallyesport in Würzburg auf Wettbewerbe vorzubereiten. Beim ersten Einsatz in Piancavallo sorgt jedoch die Engstelle in einer Ölleitung für einen Ausfall.

Mitte September folgt der zweite Einsatz im Röscheisen-Porsche. Bei der Manx-Rallye, dem EM-Lauf auf der Isle of Man, liegen die Deutschen auf dem zweiten Platz, doch 500 Meter vor dem Ziel der letzten Prüfung bricht eine Halbwelle. Da beschleicht die Porsche-Männer Roland Kussmaul und Jürgen Barth ein mulmiges Gefühl. Die Manx Rallye diente als Vorbereitung auf die Sanremo, laut Röhrl „das größte Abenteuer des Jahres“. Zur bitteren Ironie des Abenteuers gehört, dass sie durch denselben Grund so enttäuschend endet.

Nur eine Woche nach der Sanremo rücken Walter Röhrl und Christian Geistdörfer zum letzten Start der Saison aus. Die Rallye Antibes bestreiten sie im 924 Carrera GTS, scheiden aber mit einem Motorschaden aus. Die Fäden auch für diesen Einsatz zieht das Porsche-Rallye-Dreamteam Kussmaul/Barth. „Wohl eine der besten Truppen, mit der ich je fahren durfte“, lobt Röhrl. Der 924 Carrera GTS wurde 40 Jahre nach den Einsätzen vom Porsche-Museum restauriert. Auch der Sanremo-911 gehört zur Sammlung und erinnert an das wohl ungewöhnlichste Jahr eines Rallyeweltmeisters. Es bleibt ein exotisches Intermezzo. 1982 kehrt Röhrl zu Opel zurück und wird abermals Weltmeister. Als Fazit des Sanremo-Einsatzes bleibt stehen: Zu einem großen Champion gehört eben auch großes Drama. ■



MCKLEIN

Trostpreise in Deutschland: Vier Gesamtsiege im 924 Carrera GTS



MCKLEIN

Noch ein Abenteuer: Im Joest-935J mit 800 PS auf der Nordschleife



MCKLEIN

Freundschaftsdienst: In Röscheisens 911 SC bei der Manx Rallye



MCKLEIN

Sanremo-Talk: Markku Alén im Plausch mit seinem Ex-Teamkollegen

Supercars Sydney

Antons Show, Wills Premiere

Anton de Pasquale (Ford) und Will Brown (Holden) teilten sich die Siege beim dritten Auftritt in Sydney untereinander auf. Für Brown war es der erste Sieg bei den Supercars.

Von: **Michael Bräutigam**



Kalt wie Hundeschnauze: Will Brown hält Whincup und Van Gisbergen hinter sich und holt seinen ersten Sieg

Schon in den letzten Wochen zeigte Erebus-Pilot Brown, dass er das Zeug zum Sieger hat. Bei mindestens zwei aussichtsreichen Rennen ging aber der obligatorische Reifenwechsel mächtig in die Hose, was den Rookie (Meister TCR Australien 2019 und Vizemeister Super2 2020) um seine Chance brachte. Der Sieg beim insgesamt dritten Lauf des Wochenendes kam in einem der spektakulärsten Rennen in der jüngeren Supercars-Vergangenheit. Brown schob sich mit einem Undercut an den beiden Triple-Eight-Holdens vorbei. Die waren sich nach ihren Stopps aber nicht einig über die Vorfahrt, touchierten sich mehrfach und verloren Zeit, statt gemeinsame Attacke auf Brown zu machen.

Zeitweise über vier Sekunden Rückstand waren vier Runden vor Schluss dennoch zugefahren. Brown blieb cool und hielt sowohl Rekordmeister Jamie Whincup als auch Tabellenführer Shane van Gisbergen hinter sich. Den Premierensieg feierte er mit sehenswerten Burnouts.

Die ersten beiden Rennen des Wochenendes wurden zur sicheren Beute von Anton de Pasquale. Der DJR-Ford-Pilot ist aktuell mächtig in Fahrt und zeigt sich vor allem in Sydney als eine Bank. Dort hat er fünf der bisherigen neun Rennen gewonnen und schickt sich nun an, in die Top 5 der Tabelle vorzustoßen.

Beim Blick auf selbige hat sich vergangenes Wochenende unterm Strich nichts verschoben, weil Van Gisbergen und Whincup die exakt gleiche Punktzahl einfahren konnten. Der Abstand zwischen den beiden Teamkollegen beträgt damit weiter 337 Punkte. Bleibt dieser nach den beiden abschließenden Sydney-Rennen kommendes Wochenende so, ist Van Gisbergen bereits vor dem Finale in Bathurst (5. Dezember) vorzeitig Meister. ■

NASCAR Cup Series

Das Fahrerkarussell dreht sich

Kaum ist die Cup-Saison beendet, nimmt auch das Fahrerkarussell Fahrt auf. Wir fassen zusammen, was schon feststeht und wer auf dem Sprung ist.

Von: **Michael Bräutigam**



Cup-Comeback: Kann NWES-Laufsieger Villeneuve auch in den USA siegen?

Die wichtigste Personalie ist Brad Keselowski, der als eigentliches Penske-Urgestein Ford-intern zu Roush Yates Racing wechselt. Dort ist er nicht nur Fahrer, sondern wird mittelfristig auch in der Teamführung mitreden. Keselowskis Platz bei Penske nimmt der 2020er-Xfinity-Meister Austin Cindric ein. Ryan Newman, der für Keselowski das Cockpit räumt, hat dagegen noch nicht bekannt gegeben, ob und wie es weitergeht.

Ein weiterer Champion, Kurt Busch, wird 2022 erstmals einen Toyota pilotieren. Er tritt dann mit der Nummer 45 im neuen zweiten Auto von 23XI Racing an.

Buschs diesjähriger Ganassi-Teamkollege Ross Chastain behält im Prinzip sein Cockpit, auch wenn das NASCAR-Team von Ganassi an Trackhouse Racing verkauft wurde. Er wird neuer Teamkollege von Daniel Suárez. Das Traditionsteam der Wood Brothers trennt sich von Matt DiBenedetto, die legendäre Nummer 21 übernimmt Xfinity-Aufsteiger Harrison Burton. Wie es mit DiBenedetto weitergeht, ist noch völlig unklar.

Auch bei den Teams gibt es Entwicklungen. So schloss Rick Ware Racing eine neue Allianz mit Stewart-Haas Racing sowie Roush Yates Engines, womit man den Anschluss ans Mittelfeld schaffen will. Ganz neu ist das niederländische Team Hezeberg dabei. Hier werden Loris Hezemans und Ex-F1-Weltmeister Jacques Villeneuve zumindest alle Roadcourse-Rennen bestreiten. Villeneuve absolvierte bereits zwischen 2007 und 2013 insgesamt vier Cup-Starts.

Erstmals in Vollzeit dabei ist das Team GMS Racing. Sie haben sich die fahrerischen Dienste von Ty Dillon gesichert, der seinerseits das Cup-Comeback gibt. ■

TCR Spanien

Spanische Meister

Mike Halder wurde seiner Favoritenrolle gerecht und sicherte sich beim Finale der TCR Spanien den Titel. Auch in der Teamwertung durfte die schwäbische Mannschaft jubeln.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Sieg war weder Mike noch Michelle Halder beim Finale in Barcelona vergönnt. Den sicherte sich in allen drei Rennen TCR-Europe-Meister Mikel Azcona (Cupra), der beim Finale seiner heimischen Meisterschaft ein Gastspiel gab. Insgesamt standen beim Finale der spanischen Tourenwagen-Meisterschaft zehn Autos in der TCR-Klasse am Start. Und bereits im ersten Lauf entschied sich die Fahrerwertung zugunsten von Mike Halder, der sich auf P2 knapp Azcona geschlagen geben musste. Schwester Michelle holte P3. Im zweiten Durchgang wurden es P2 und P4 für die schnellen Geschwister. Im abschließenden dritten Lauf freute sich Michelle auf P3 über einen erneuten Podestplatz, während Mike Vierter wurde.

Mit dem erfolgreichen Saisonabschluss stand nicht nur Mikes Fahrertitel und Michelles dritter Gesamtrang in der Fahrerwertung zu Buche, sondern auch der Titel in der Teamwertung.



RFEDEA

Das Halder-Team bejubelt den Fahrer- und den Teamtitel in der TCR Spanien

Die Bilanz: Mikes acht und Michelles zwei Siege bedeuten, dass man der 15 Rennen für sich entscheiden konnte. Michelle verpasste den Vizetitel nur um acht Zähler. Wie es 2022 fürs Halder-Team weitergeht, ist noch offen. Zuletzt setzte man in der TCR Germany ein Auto für Szymon Ladniak ein. Eine Rückkehr in die TCR Europe wäre eine von weiteren Optionen, über die man derzeit nachdenkt. ■

NACHRICHTEN

GIROLAMI LANGSTRECKEN-SIEGER IN BUENOS AIRES

Néstor Girolami und Raphael Reis (Honda) haben das Langstreckenrennen der TCR Südamerika in Buenos Aires gewonnen. Auch Esteban Guerrieri (Honda/3., mit José Manuel Sapag) und Tom Coronel (Audi/4., mit Rodrigo Baptista) gaben sich die Ehre.

UAE PROCAR: MÜNNICH VERPASST AUFTAKTSIEG

Beim Auftakt der UAE Procar Championship in Dubai saß der dort wohnhafte WTCR-Teambesitzer René Münnich selbst hinter dem Steuer eines Honda Civic. Im Qualifying holte er sich die Bestzeit und führte im ersten Rennen lange, ehe ein Defekt für das vorzeitige Aus sorgte. Im zweiten Lauf musste er von ganz hinten starten, kämpfte sich aber vom 22. Platz bis auf P2 vor. Die Siege in beiden Rennen gingen an Alexandros Annivas (Cupra).

Tourenwagen Junior Cup

Vietze wird erster Champion

In einem wahren Herzschlagfinale sicherte sich Florian Vietze (Lubner Motorsport) den Titel im Premierenjahr des Tourenwagen Junior Cups.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch vier Fahrer konnten beim Finale in Oschersleben den Titel einheimsen, wobei Tabellenführer Tim Rölleke (Konrad Motorsport) die besten Chancen hatte. Im Samstagsrennen aber war es zunächst Daniel Gregor (KÜS Team Bernhard), der sich deutlich absetzen konnte, während hinter ihm das pralle Leben im Kampf um die Plätze tobte.

Aus diesem ging letztlich Florian Vietze hervor, der als Tabellenvierter angereist war und damit eigentlich nur noch Außenseiterchancen hatte. Doch dann ging Gregors Getriebe in die Knie, Vietze fuhr zum zweiten Saisonsieg und schob sich vor dem alles entscheidenden Rennen auf den zweiten Gesamtrang vor. Rölleke behauptete derweil seine Tabellenführung.

Zwei Punkte Unterschied

Am Sonntag liefen die Top 3 des erneut extrem unterhaltsamen Rennens dann innerhalb 0,130 Sekunden ein, wobei sich Gregor im Fotofinish gegen Vietze und nur um eine Wagenlänge vor Nick Hancke (Max Kruse Racing) durchsetzen konnte. Als die Punkte zusammengezählt waren, war klar: Vietze hatte sich mit 148 Punkten den Titel gesichert, der Sonntags-Vierte Rölleke kam auf deren 146 und Gregor mit drei Saisonsiegen auf 144.

Vietze, der bei der Zieldurchfahrt noch nicht wusste, ob es gereicht hatte, war überglücklich: „Ein unbeschreiblich toller Abschluss für meine erste Saison im Automobilsport“, befand der 17-Jährige aus Schrobenhausen, der erst wenige Tage vor dem Saisonauftakt überhaupt seine Rennlizenz erworben hatte. ■



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Fotofinish beim Finale: Vietze (#50) fährt neben Gregor (#75) durchs Ziel



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Aus dem Titelanwärter-Quartett setzte sich letztlich Vietze (2. v. l.) durch

Das blaue Wunder

Kyle Larson (29) ist der wohl unumstrittenste Meister der NASCAR Cup Series in der jüngeren Vergangenheit. Es war die Krönung einer Comeback-Saison, nachdem er trotz seines riesigen Talents 2020 kurz vor dem Ende seiner Karriere stand.

Von: **Michael Bräutigam**

Diese Geschichte wird ihm noch ewig anhaften. Kaum war die Corona-Pandemie 2020 ausgebrochen, hatte sich die Rennszene aufs Simracing eingeschossen. Und Larson fuhr dabei einen Kumpel scherzhaft mit dem „N-Wort" an. Dass der entsprechende Sprachkanal öffentlich geschaltet war, wusste der damalige Ganassi-Pilot nicht. Und so brachte ein kleiner Moment die ganz große Lawine ins Rollen: Suspendierung von NASCAR, Rausschmiss bei Team und Sponsoren. Eines der größten Talente der Szene stand plötzlich vor dem Karriere-Aus.

Statt den Kopf in den Sand zu stecken, gab sich der Kalifornier kämpferisch. Abseits der Strecke absolvierte er Sensibilitäts-Trainings und trat als Redner auf, sprach und lebte Inklusion und Vielfalt. Zwar muss er noch bis 2023 diese Form der „Wiedergutmachung" leisten, doch dank Larsons Einsicht und seines Einsatzes hob NASCAR im Oktober 2020 die Sperre wieder auf. Wenige Tage später verkündete Hendrick Motorsports, dass sie Larson für 2021 verpflichteten.

Auf der Strecke hielt Larson sich mit Dirt Racing fit. In diesem Sport wurde Larson nicht nur groß, er blieb ihm auch während seiner bereits aktiven Stockcar-Karriere treu. Dabei gewann er die prestigeträchtigsten und vor allem bestdotierten Events der Szene. Allein 2020 gewann er 43 (!) Dirt-Rennen. Im August 2021 konnte Larson dann auch endlich die Knoxville Nationals abhaken (Preisgeld: 176 000 US-Dollar), nachdem er im Januar bereits seinen zweiten Sieg in Folge beim „Chili Bowl" in Tulsa/Oklahoma geholt hatte.

„Knoxville und das Finale in Phoenix waren wohl meine zwei wichtigsten Siege", stellt Larson die Erfolge in beiden Disziplinen auf die gleiche Stufe. „Und ein Sieg in Knoxville ist wichtiger als beim Daytona 500", bemüht er einen weiteren Vergleich. Was nicht heißt, dass er nicht auch Letzteres gewinnen möchte.

Die Verkündung von Larson bei Hendrick sorgte jedenfalls für jede Menge Unruhe, denn sofort war klar: Mit Hendrick, die nach einigen schwächeren Jahren wieder zum Topteam aufgestiegen waren, und Wunderkind Larson war eine neue Kombination entstanden, die der versammelten Konkurrenz einheizen würde.

NASCAR

Zweite Chance genutzt

So wurde der Rassismus-Eklat am Ende eher noch zum Karriere-Booster für Larson, der vor lauter Loyalität wohl bei Ganassi versauert wäre. Die sind bzw. waren zwar bei IndyCar oder Sportwagen ein Topteam, bei NASCAR aber gehörten sie nicht zu den Platzhirschen. In 219 Cup-Rennen für Ganassi konnte Larson gerade einmal sechs Siege feiern – in bisher 36 Rennen für Hendrick sind es schon zehn, zählt man das Allstar-Rennen dazu, sogar bereits elf Siege.

Dass Kyle Miyata Larson – so sein voller Name – ein echter Durchstarter wird, zeigte sich übrigens schon früh. Der in der Nähe von Sacramento geborene Sohn von Mike und Janet Larson (die japanischer Abstammung ist) war bereits im Alter von nur einer Woche zum ersten Mal an der Rennstrecke. Die aktive Karriere begann er im Alter von sieben Jahren, wo er sich vom Kart über besagte Dirt-Serien den Weg nach oben erarbeitete. In der entscheidenden Phase seiner Karriere gab es den ersten Knick: Trotz großer Erfolge war durch die weltweite Finanzkrise 2009 kaum an Sponsoren heranzukommen. Dennoch ging es weiter, auch dank des „Drive for Diversity"-Programms von NASCAR, das weibliche Piloten und Angehörige von Minderheiten fördert. 2013 holte er sich als Teil des Programms den Titel des „Rookie of the Year" in der zweiten Liga. Parallel gab es bereits erste Cup-Starts, 2014 dann den Vollzeit-Einstieg ins Oberhaus.

Privat ist Larson schon über lange Jahre mit Partnerin Katelyn Sweet – Schwester von Dirt-Racing-Pilot Brad Sweet – zusammen, mit der er seit 2018 auch verheiratet ist. Sie haben zwei gemeinsame Kinder, Owen (6) und Audrey (3), und leben in Mooresville/North Carolina. ■



Kyle Larson

Geburtstag: 31.07.1992
Geburtsort: Elk Grove, CA
Herkunftsland: USA

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1999: Motorsport-Einstieg (Kart/Midget-/Sprintcars)
2012: Stockcar-Einstieg
2014: Erste volle Cup-Saison, Rookie of the Year
2015: Sieger 24h Daytona
2021: Meister Cup Series
Dirtracing: 2 x Sieger Chili Bowl, 2 x Sieger Silver Crown, Sieger Knoxville Nationals, Sieger Kings Royal



NASCAR

Zehn Cup-Siege und verdienter Champion: Larson im Hendrick-Camaro

Start in Oschersleben: Tarquini führt das bunte und prall gefüllte Fahrerfeld an

XPB

Der Alt-Meister

Vor knapp zwei Wochen verkündete Gabriele Tarquini seinen Rücktritt von der Vollzeit-Rennfahrerei. Bei seinem WM-Titel in der WTCC vor zwölf Jahren war er bereits 47 Jahre alt – und damit der älteste FIA-Weltmeister aller Zeiten. Wir erinnern uns.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war wie in der Vorsaison das Duell der Giganten: Tarquini gegen Yvan Muller. 2008 hatte der Elsässer klar die Oberhand, und auch die Saison 2009 begann für den Titelverteidiger vielversprechend. Bis zum fünften Event in Valencia hatte er sich bereits einen Vorsprung von elf Punkten auf Tarquini herausgefahren. Nach Siegen stand es ebenfalls schon drei zu eins. Und zwischen Tabellenführer Muller und den Drittplatzierten Tarquini hatte sich mit BMW-Pilot Augusto Farfus auch noch einer geschoben, der die große Seat-Party crashen wollte.

Die während der Saison 2007 eingeführten Turbodiesel-Leóns waren aber seither das Maß der Dinge und sollten es auch in diesem Jahr wieder sein. Vor allem dank eines brachialen Drehmoments von kolportierten 500 Nm konnte die mit Saugmotoren bestückte Konkurrenz nur dann etwas ausrichten, wenn die Geraden nicht zu lang waren.

Muller nicht fehlerlos

Wie etwa in Brünn, einer prädestinierten BMW-Strecke. Doch nach Pole für Farfus und Startplatz 2 für Andy Priaulx kollidierten ausgerechnet diese in der Anfahrt zur ersten Kurve. Farfus ging leer aus und verlor damit den direkten Anschluss zu Muller und Tarquini. Zwar hielt er sich mit viel BMW-Stallregie und einigen Siegen in den Reversed-Grid-Rennen noch im (erweiterten) Kreis der Titelanwärter, doch unterm Strich wurde der WM-Kampf zum Duell.



Die Saison begann für Titelverteidiger Yvan Muller stark. In der zweiten Hälfte ließ er aber Punkte liegen und der Titel ging an Tarquini.

In Brünn jedenfalls machte Tarquini erstmals entscheidend Boden gut. In Porto wendete sich das Blatt wieder, nachdem Tarquini dort zwar einen Sieg im ersten Rennen holte, im zweiten Lauf aber wegen einer Kollision mit Chevrolet-Pilot Nicola Larini ohne Punkte blieb. Muller machte mit P2 und P3 also die Lücke wieder etwas größer.

Bei den folgenden Events in Brands Hatch und Oschersleben blieb Tarquini dann sieglos, fuhr aber immer unter die Top 4. Muller dagegen zeigte erstmals Nerven. In Brands Hatch war im ersten Lauf nach einer Kollision mit Farfus' BMW 320si vorzeitig Schluss, in Oschersleben touchierte er einen Reifenstapel und war ebenfalls raus. In den jeweiligen zweiten Rennen reichte es nur zu P7, womit er die Tabellenführung abtreten musste.



XPB

Duell auf Augenhöhe: Am Ende hatte Muller (l.) knapp das Nachsehen

Politische Verschiebungen

Tarquini kam also als Gesamtleader zum Heimspiel in Imola, wo beide mit je einem Sieg und einmal P2 letztlich die gleiche Anzahl an Punkten einsacken konnten. Im Hintergrund hatte sich jedoch eine politische Verschiebung ergeben: Muller war seither immer als A-Fahrer auf den Titel gesetzt, weil Seat-Technikpartner Oreca natürlich auch gerne einen französischen Champion haben wollte. Diese Partnerschaft wurde mittlerweile per Ende des Jah-

res aufgekündigt, sodass im Seat-Lager mehr oder weniger freie Fahrt angesagt war.

Nach den völlig verregneten Rennen von Okayama und vor dem Finale in Macau betrug der Abstand zwischen dem nach wie vor Führenden Tarquini und Muller drei Punkte. Aber in der Spielerstadt, in der immer viel passieren kann, ging es auch diesmal drunter und drüber.

Tarquini eckte schon im freien Training an. Im freitäglichen Qualifying dann crashte Muller auf einer Bindemittelspur, Tarquini (und auch Chevrolet-Pilot Alain Menu) konnten nicht mehr ausweichen und knallten in den austrudelnden Muller-León. Beide Titelaspiranten mussten ins Krankenhaus, wurden aber mit Prellungen wieder entlassen.

Der Ruhetag am Samstag kam dabei nicht nur den Fahrern gelegen, sondern auch den Mechanikern, die das Kunststück vollbrachten, die stark demolierten Autos von Tarquini und Muller wieder zu reparieren.

Die Markenkollegen halfen

Beim Showdown am Sonntag, den 22. November 2009, kam zunächst Muller besser weg und lag vor Tarquini, streifte dann aber den BMW von Andy Priaulx, der in die Mauer bugsiert worden war, und fiel zurück. Tarquini kam unter freundlicher Mithilfe der Teamkollegen Jordi Gené und Tiago Monteiro bald auf P2 vor. Muller lag lange auf P8, doch dann ließen sich erst die beiden Schnitzer-BMW (Farfus/Müller) zurückfallen, um die erste Startreihe fürs Reversed Grid zu erobern – und damit eine Minimal-Chance auf den Herstellertitel zu behalten –, dann ließ auch Monteiro Muller passieren: P5.

Sechs Punkte bei derer zehn für den Sieg sorgten für ein vermeintlich sicheres Polster für Tarquini im Finalrennen. Doch während Muller sich am Start auf P3 vorschob, lag Tarquini nur auf P9. Damit gab es unerwartet einen virtuellen Punktegleichstand, der Muller mit vier zu drei Siegen zum Meister gemacht hätte. Doch Tarquini konnte erneut auf seine Markenkollegen zählen, die ihn letztlich bis auf P5 durchwinkten. Es half ihm sicherlich auch, dass Muller zu dem Zeitpunkt schon bekannt gegeben hatte, dass er 2010 zu Chevrolet wechseln würde. Denn die Nummer 1 wollte man natürlich gerne im Seat-Lager behalten.

So wurde Tarquini eben Weltmeister; zum ältesten FIA-Weltmeister jemals und zum ersten italienischen seit Teo Fabi in der Sportwagen-WM 1991. Tarquini, der schon damals über seinen Rücktritt nachdachte, fuhr weiter für Seat, Honda und Lada in der WTCC sowie Hyundai in der WTCR – wo er 2018 mit 56 Jahren ebenfalls den Titel holte. ■


XPB

Tarquinis Meister-Dusche in Macau

ENDSTAND WTCC 2009 NACH 24 LÄUFEN

1.	G. Tarquini/Seat	127 Punkte
2.	Y. Muller/Seat	123
3.	A. Farfus/BMW	113
4.	A. Priaulx/BMW	84
5.	R. Huff/Chevrolet	80
6.	J. Müller/BMW	76
7.	R. Rydell/Seat	64
8.	J. Gené/Seat	48
9.	T. Monteiro/Seat	44
10.	A. Menu/Chevrolet	41



XPB

Als Diesel noch angesagt war: Tarquinis 500 Nm starker Seat León TDI



Roter Terror

Ducati feierte in Valencia dank Francesco Bagnaia, Jorge Martín und Jack Miller den ersten Dreifachsieg ihrer MotoGP-Geschichte. Die Konkurrenz war ob der Überlegenheit der Bologneser Geschosse völlig paralysiert.

Von: **Imre Paulovits**

In ihren Gesichtern mischte sich Angst mit Unverständnis. „Was ich heute von den Ducatis gesehen habe, beunruhigt mich zutiefst im Hinblick auf die nächste Saison", sagte Weltmeister Fabio Quartararo, als er nach dem Rennen seine Worte wiederfand. „Wir sind Weltmeister und das sollte ich genießen, aber ich war hinter Jack, und als er seine Pace erhöht hat, hatte ich nicht die geringste Chance, mit ihm mitzuhalten. Irgendwann ist das Limit jedes Motorrads erreicht, und heute habe ich das unseres Motorrads erreicht. Die Ducati lenkt perfekt, hat Traktion und Leistung. Ich weiß nicht, wie viel Leistung sie genau haben, aber sie haben unheimlich viel. Ich denke, unsere Ingenieure wissen, woran sie jetzt arbeiten müssen." Sein Vorgänger Joan Mir war eine Weile noch näher dran, er wirkte regelrecht ratlos. „Ich dachte, ich wäre im Rennen gut dabei, und ich wollte um den Sieg fahren", meinte der Suzuki-Werkspilot. „Aber hinter ihnen hat mein Vorderreifen überhitzt und ich hatte keine Optionen mehr. Ich wollte zu Beginn Jorge Martín überholen und an die Spitze gehen, aber dann hat mich Bagnaia überholt. In dem Moment war mein Rennen auch schon gelaufen. Letztes Jahr konnte ich noch ihre Schwachpunkte sehen. Sie haben mit ihrer Leistung die Reifen stärker beansprucht, so war es für sie zum Schluss schwieriger, einzulenken, und sie konnten nicht mehr so gut beschleunigen. Aber jetzt ist eher das Gegenteil der Fall. Sie sind zum Schluss noch stärker. Ich sehe keine Schwachpunkte mehr bei ihnen, das macht mir für die Zukunft Sorgen.

> „Letztes Jahr zehrte die Leistung der Ducati an den Reifen und sie lenkten und beschleunigten am Schluss der Rennen schlechter. Jetzt sind sie zum Schluss sogar noch stärker."
>
> Joan Mir

Vor Allem, weil Fahrer mit den unterschiedlichsten Fahrstilen mit der Ducati schnell sind. Wenn wir nächstes Jahr eine Chance haben wollen, haben wir sehr viel Arbeit vor uns."

Die rote Macht

So nahmen die Roten aus Bologna das erste Mal seit ihrem MotoGP-Einstieg vor 18 Jahren das gesamte Podest ein. Noch vor einem halben Jahr hätten sie in Valencia Probleme gehabt, aber mittlerweile funktioniert die Desmosedici GP21 überall. „Das liegt einfach an der vielen Arbeit, die wir reingesteckt haben", erklärt Jack Miller. „Das Motorrad ist im Prinzip das gleiche wie im Vorjahr, die Ingenieure haben nur ein paar kleine Details verbessert, aber wir haben viel Erfahrung mit ihr bekommen. Wir haben am Freitag mit der Abstimmung aus dem Vorjahr angefangen, aber schnell gemerkt, dass die nicht gut ist. Dann haben wir die von Portimão genommen, die im Prinzip die Grundabstimmung der letzten vier Rennen war, und es ging sofort besser. Von da an haben wir nur noch ein paar Klicks Feintuning gemacht."

Jorge Martín, Francesco Bagnaia und Jack Miller eroberten schon im Qualifying die erste Startreihe, und es war da schon klar, dass es diesmal ein komplettes Ducati-Podest geben könnte. Dann setzte sich Pole-Sitter Jorge Martín an die Spitze und zog weg. Kurz konnte sich Suzuki-Werkspilot Joan Mir an die zweite Position setzen, dann rückte sein Teamkollege zwischen die Ducati. Doch nachdem er stürzte, waren



Die drei Musketiere: Bagnaia (#63), Martín (#89) und Miller waren in Valencia eine Klasse für sich

MOTOGP

Martín und Bagnaia vorn alleine. Was nur Martíns Team wusste: Der Spanier hatte sich am vorigen Abend eine Lebensmittelvergiftung zugezogen. Von nachts um zehn bis morgens um fünf konnte er kein Auge zutun und musste sich ständig übergeben. „Ich hatte Angst, dass mir im Rennen die Energie ausgehen würde“, so Martín nach dem Zieleinlauf. „Das Letzte, was in mir drin war, war ja mein Mittagessen vom Tag zuvor.“ Der Pramac-Pilot konnte zwar bis zum Ziel Jack Miller hinter sich halten, danach war er aber so entkräftet, dass er nicht einmal an der Pressekonferenz teilnehmen konnte.

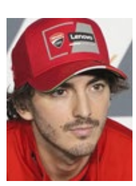
2006 hatte Ducati zwei Motorräder in der Startaufstellung. Damals feierte Troy Bayliss vor Loris Capirossi in Valencia einen Doppelsieg. Im Jahr darauf hatten sie ein überlegenes Motorrad und Casey Stoner wurde Weltmeister. Ob sich die Geschichte wiederholt?

Der große Abschied

Valentino Rossi fuhr bei seinem letzten Rennen in die Top 10 und wurde zum Schluss von dem Fußballer Ronaldo abgewunken. „Er fuhr unheimlich stark. Es gab für mich kein Vorbeikommen an ihm“, erklärte der hinter ihm fahrende Franco Morbidelli. Die Karriere des größten Fahrers der letzten Jahrzehnte ging dann wie ein Traum zu Ende. „Wir haben in den letzten Rennen das Motorrad ganz gut hinbekommen“, freute sich Rossi. „Ich hatte so meine Bedenken mit Valencia, aber dann konnte ich stark fahren. Ich kann jetzt sagen, dass ich meine Karriere als einer der zehn besten Motorradfahrer beendet habe, und das bedeutet mir sehr viel. Nur schade, dass ich es wohl bereits morgen bereuen werde.“

Während Rossi nun in den Ruhestand geht, haben seine Kollegen erst noch richtig Arbeit vor sich: Am Donnerstag und Freitag testen sie erstmals ihre 2022er-Maschinen in Jerez, bevor dann jeder in seine verdiente Winterpause geht. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WAS HAT ES FÜR SIE BEDEUTET, IN VALENTINO ROSSIS HELMDESIGN ZU GEWINNEN?

Es war mir sehr wichtig, Valentino in der bestmöglichen Art zu feiern. Wir hatten die Idee mit den Helm-Designs und ich habe mir den von dem schwersten Erfolg seiner Karriere ausgesucht. 2004 hat er mit Yamaha gewonnen, was damals nicht einfach war. In diesem Helmdesign zu gewinnen, war etwas ganz Besonders. Auch die Art, wie wir ihn in der Auslaufrunde gefeiert haben, ließ viele große Emotionen frei. Darüber bin ich sehr glücklich.

IHR START WAR ABER NICHT SONDERLICH GUT.

Ich weiß nicht warum, aber bei den letzten Rennen bin ich sehr schlecht gestartet. Diesmal war ich in der ersten Kurve Vierter. Vielleicht muss ich wieder an diesem Punkt arbeiten. Ich wusste aber, dass unsere Pace sehr konkurrenzfähig ist. Jack hat in der letzten Kurve einen Fehler gemacht. Die und Turn 2 waren diesmal sehr glatt. Dann habe ich gesehen, dass ich eine bessere Pace habe als Jorge Martín, und als er einen Fehler gemacht hat, habe ich ihn überholt.

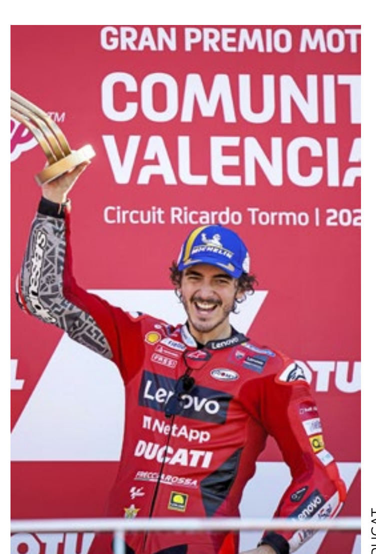
WAS SIND IHRE ERWARTUNGEN FÜR NÄCHSTES JAHR?

Wir werden natürlich mit einem ganz anderen Selbstbewusstsein starten. Wir wissen jetzt, dass wir gewinnen können. Wir haben jetzt ein kurvenwilliges Motorrad, wir haben mit allen Ducati-Piloten an diesem Problem gearbeitet. Es ist jetzt konkurrenzfähig. Dazu haben wir sehr gute Fahrer und ein sehr gutes Team.



SUZUKI

Die Verfolger: Álex Rins (#42), Joan Mir (#36) und Fabio Quartararo (#20)



DUCAT

Francesco Bagnaia: Vierter Sieg



MOTOGP

Abschied von einem ganz Großen: Die MotoGP-Kollegen versammelten sich noch einmal um Valentino Rossi

Binder beste KTM


MOTOGP

Mit einem siebten Platz und dem sechsten WM-Schlussrang ging die MotoGP-Saison für Brad Binder versöhnlich zu Ende. KTM will in Zukunft aber noch höher hinaus.

Von: **Imre Paulovits**

Bei dem gewaltigen Auftritt, den die Ducatis in Valencia hatten, wirkten die anderen Hersteller etwas blass, und da machten die KTMs keine Ausnahme. Ohnehin ist für die Österreicher ein schwieriges Jahr zu Ende gegangen. Dabei hatte es in Valencia richtig gut angefangen. Im nassen ersten Training war Tech3-Pilot Iker Lecuona Schnellster, Werksfahrer Miguel Oliveira Drittschnellster. Als es ab dem zweiten Training trocken war, stellten sich aber die gewohnten Kräfteverhältnisse ein. Immerhin schaffte Brad Binder die achtschnellste Zeit, aber als es in FP3 um den Einzug zu den zehn Schnellsten ging, verpasste er Q2 um sieben Hundertstelsekunden. Ohnehin waren es nur Nuancen, die die Unterschiede ausmachten. Vom Schnellsten bis zum Zehnten lag die Differenz unter 0,3 Sekunden, das gesamte Feld lag innerhalb von 0,9 Sekunden.

In Q1 kam Brad Binder als Zweiter hinter Suzuki-Werkspilot Álex Rins weiter und stellte die KTM schließlich auf den siebten Startplatz – und das war auch genau die Platzierung, die er ins Ziel brachte. Dabei war das Rennen des Südafrikaners alles andere als langweilig, er kämpfte über die ganze Distanz mit Johann Zarco und Aleix Espargaró. „Es war kein leichtes Rennen, und man musste auch seinen Hinterreifen managen", blickte Binder zurück. „In dieser Hinsicht habe ich einen positiven Schritt in die richtige Richtung machen können. Ich habe deshalb wieder etwas für die Zukunft gelernt, wenn ich mit dem Endergebnis auch nicht ganz zufrieden bin." Dass er WM-Sechster geworden ist, erfüllt den KTM-Werkspiloten mit umso mehr Stolz. „Ich denke, das ist ein solides Ergebnis, in dem viel Arbeit steckte. Im Vorjahr hatte ich zwar Highlights, aber keine Konstanz. Deshalb habe ich mir vorgenommen, mehr Konstanz in meine Saison reinzubringen, und das habe ich geschafft. Jetzt müssen wir an dem Motorrad noch Traktion finden und bei gleicher Konstanz weiter vorn landen." ■

KOMMENTAR

DIE SAISON 2021 GING MIT EINEM GIGANTISCHEN FINALE ZU ENDE. In Valencia konnten wir zum Schluss doch noch erleben, wie MotoGP vor der Pandemie war. In diesem Jahr wurden neue Weltmeister gekürt, wundersame Rookies haben Geschichte geschrieben. Aber wir haben auch die Kehrseite dessen erlebt, was Leistungsdichte bewirken kann und trotz der ständig fortschreitenden Sicherheitsbemühungen drei junge Nachwuchsfahrer verloren. Dass mit Valentino Rossi das Zugpferd, das über zwei Jahrzehnte für einen steten Zulauf von Zuschauern gesorgt hat, nun aufgehört hat, wird die Motorrad-WM im nächsten Jahr auf die Probe stellen. Doch der Sport ist auf einem Niveau, wie er es noch nie war. Und nach zwei Jahren, in denen die Zuschauer gar nicht oder nur begrenzt zu den Rennen konnten, sollte ein großes Verlangen danach herrschen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

FULL HOUSE

Das Finale der Motorrad-Weltmeisterschaft war ein Volksfest. Es gab keine Beschränkungen bei den Zuschauerzahlen, und das gewaltige Stadion des Circuit Ricardo Tormo füllte sich wie in den vergangenen Jahren. Am Sonntag waren es über 76 000, die die Anlage zum Tollhaus werden ließen. Es herrschte auch um die Strecke das gewohnte Treiben, mit allem, was dazugehört, auch der gigantische Stau, der nach den Trainings- und dem Renntag bis nach Valencia reichte. Lediglich das Fahrerlager war nicht so überfüllt wie vor der Pandemie, die Gästekarten der Teams waren nach wie vor begrenzt, und so gab es am Samstagabend auch nicht die gewohnten Jahresabschluss-Partys bis spät in die Nacht.

JUGENDSÜNDEN

Josef Maier und Josef Hofmann, die Eigentümer von Alpha Racing, waren auch zu Gast bei Valentino Rossis Abschied in Valencia. Am Freitagabend trafen sie dabei vor der Petronas-Hospitality Rubén Xaus, den Teamchef des Esponsorama-Teams. Der heute 43-jährige Spanier und Superbike-Vizeweltmeister von 2003 war vor seinem internationalen Durchbruch 1998 eine Saison für das Team der Stephanskirchner in der Pro Superbike gefahren. „Kannst du dich noch daran erinnern, als du von uns den Mietwagen genommen hast und ihn zu Schrott gefahren hast?", fragte ihn Hofmann nach herzlicher Begrüßung. Dann kamen eine Menge Anekdoten über kaputtes Material in der gemeinsamen Saison.

FABIOS M5

Obwohl Francesco Bagnaia zum Schluss mächtig aufgeholt hat, ging der BMW M Award im zweiten Jahr in Folge an Fabio Quartararo. Der 22-jährige Franzose konnte in Valencia von Franciscus van Meel, dem Geschäftsführer der BMW M GmbH, einen BMW M5 CS in Brands Hatch Grey Metallic entgegennehmen.



BMW

Fabio Quartararo ist nun auch der Besitzer eines BMW M5 CS

TRÄNENREICHER ABSCHIED

Neben Valentino Rossi wurde in Valencia auch Danilo Petrucci verabschiedet. Der 31-Jährige war allseits beliebt, und so flossen bei dem emotionalen KTM-Piloten viele Tränen des Abschieds, als er sich von seinen vielen Freunden im Fahrerlager einzeln verabschiedete, bevor er sich nun der Dakar zuwenden wird. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 14. November 2021 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 23 Grad. Schnitt des Siegers: 165,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	27	41.15,481 min	328,9 km/h	1.31,042 min	H/M	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	27	+0,489 sec	328,9 km/h	1.31,141 min	H/M	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	27	+0,823 sec	337,0 km/h	1.31,170 min	H/M	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+5,214 sec	330,5 km/h	1.31,203 min	H/M	13
5.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+5,439 sec	322,8 km/h	1.31,475 min	H/M	11
6.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	27	+6,993 sec	337,0 km/h	1.31,350 min	H/M	10
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+8,437 sec	328,9 km/h	1.31,292 min	H/M	9
8.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	27	+10,933 sec	333,7 km/h	1.31,437 min	H/M	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+12,651 sec	327,4 km/h	1.31,500 min	H/M	7
10.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+13,468 sec	325,8 km/h	1.31,701 min	H/M	6
11.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+14,085 sec	322,8 km/h	1.31,714 min	H/M	5
12.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	27	+16,534sec	321,3 km/h	1.31,800 min	H/M	4
13.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+17,059 sec	332,1 km/h	1.31,781 min	H/M	3
14.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+18,221 sec	327,4 km/h	1.31,799 min	H/M	2
15.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	27	+19,233 sec	333,7 km/h	1.31,856 min	H/M	1
16.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+19,815 sec	327,4 km/h	1.31,674 min	H/M	-
17.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	27	+28,860 sec	327,4 km/h	1.32,143 min	H/M	-
18.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	27	+32,169 sec	322,8 km/h	1.32,140 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	10	+17 Runden	325,8 km/h	1.31,261 min	H/M	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	4	+23 Runden	325,8 km/h	1.31,894 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.29,936 min
2.	Bagnaia	1.30,000 min
3.	Miller	1.30,325 min
4.	Mir	1.30,395 min
5.	Zarco	1.30,418 min
6.	Rins	1.30,475 min
7.	Binder	1.30,509 min
8.	Quartararo	1.30,620 min
9.	Nakagami	1.30,644 min
10.	Rossi	1.30,746 min
11.	Morbidelli	1.30,781 min
12.	A. Espargaró	1.31,024 min
13.	Dovizioso	1.30,859 min
14.	Viñales	1.30,991 min
15.	Lecuona	1.30,994 min
16.	Petrucci	1.31,045 min
17.	Marini	1.31,073 min
18.	Bastianini	1.31,185 min
19.	A. Márquez	1.31,251 min
20.	Oliveira	1.31,319 min
21.	P. Espargaró	1,39,918 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	278
2.	Bagnaia	252
3.	Mir	208
4.	Miller	181
5.	Zarco	173
6.	Binder	151
7.	M. Márquez	142
8.	A. Espargaró	120
9.	Martín	111
22.	Bradl	14

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	357
2.	Yamaha	309
3.	Suzuki	240
4.	Honda	214
5.	KTM	205
6.	Aprilia	121

WM-STAND TEAMS

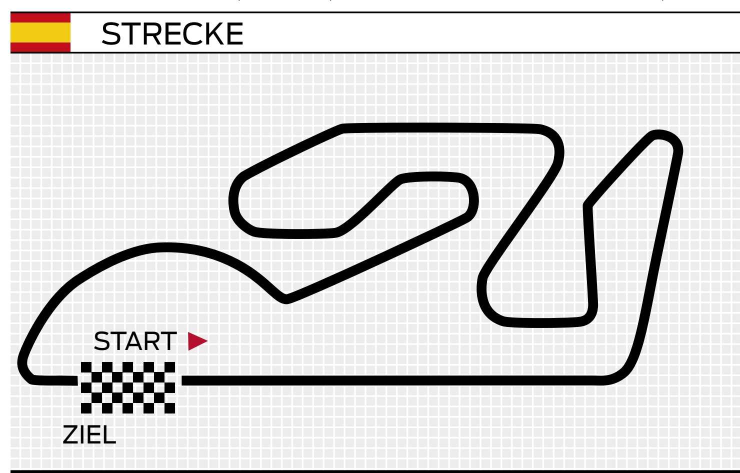
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	433
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	380
3.	Team Suzuki Ecstar	307
4.	Pramac Racing	288
5.	Repsol Honda Team	250
6.	Red Bull KTM Factory Racing	245
7.	LCR Honda	146
8.	Esponsorama Racing	143
9.	Aprilia Racing Team Gresini	135
10.	Petronas Yamaha SRT	96

„Jetzt haben wir die Hersteller- und die Team-WM gewonnen. Nächstes Jahr schaffen wir hoffentlich auch den langersehnten Fahrertitel.“

Francesco Bagnaia

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

Rundenrekord: **1.31,042, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
Topspeed-Rekord: **337,0 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**
337,0 km/h, Johann Zarco und Jack Miller, 2021





Drei Ducati-Piloten auf dem Siegerpodest: Eine Vorschau auf 2022?

MOTOGP

Fernández holt den Sieg, Gar



Raúl Fernández ließ nach dem Rennen den Reifen qualmen, aber Weltmeister wurde Remy Gardner

POLARITY PHOTO

Raúl Fernández fuhr wieder brillant und ließ den Gegnern keine Chance. Doch Remy Gardner fuhr besonnen und wurde Weltmeister. Und Tom Lüthi gab nach 20 Saisons seinen Abschied.

Von: **Imre Paulovits**

Die Psycho-Spiele gingen schon bei den Trainings los – Raúl Fernández und Remy Gardner verfolgten sich auf Schritt und Tritt. Doch das Qualifying verlief nicht ganz nach dem üblichen Muster für die beiden Ajo-Piloten. Es war Veteran Simone Corsi mit der MV Agusta, der den Windschatten von Fabio di Giannantonio geschickt nutzte und die italienische Exotin auf die Pole-Position stellte. Raúl Fernández war Fünfter, Gardner Achter. Corsi übernahm auch im Rennen

MotoGP

Gewaltiges Abschiedsfest für Rossi

Fans und Kollegen verabschiedeten in Valencia Valentino Rossi, und sie ließen sich alle ganz schön was einfallen.

Von: **Imre Paulovits**

Der Abschied vom größten Rennfahrer der letzten Jahrzehnte begann schon am Donnerstag. Die Dorna hatte alle Weltmeister-Motorräder von Valentino Rossi von ihren Besitzern nach Valencia bringen lassen, und sie wurden in einem eigens dafür errichteten Pavillon ausgestellt. Rossi selbst wusste nichts davon, der neunfache Weltmeister zeigte sich freudig überrascht, als er am Donnerstagnachmittag die Decken von einem Motorrad nach dem anderen herunternehmen durfte, von der 125er Aprilia aus 1997 bis zur Yamaha M1 aus 2009. Er setzte sich auf jede und schwelgte in Erinnerungen. Es folgte eine Pressekonferenz, an der auch das halbe Fahrerfeld teilnahm und sich jeder einzeln von Rossi verabschiedete. An diesem Tag wurde auch ein großes Wandplakat am hinteren Ende der Boxenanlage angebracht, an dem jeder aus dem Fahrerlager eine Widmung an den Superstar schreiben konnte. Ab Freitag war an den Trucks jedes Teams, das in irgendeiner Weise mit der Karriere des Italieners zu tun hatte, ein großer gelber Karton angebracht, auf dem eine Grafik aus dem gemeinsamen Jahr zu sehen war. Auf dem freien Platz zwischen Fahrerlager und der Kantine des Circuit Ricardo Tormo waren die gleichen Grafiken als große Meilensteine der außergewöhnlichen Karriere Rossis aufgestellt. Von Donnerstag bis Samstag erstellte der Graffiti-Künstler Axe Colours ein gewaltiges Porträt von Rossi an der zum Fahrerlager gerichteten Fassade der Kantine, das Rossi am Samstagabend signierte.

Am Sonntag trugen die Fahrer seiner Academy eine Sonderlackierung auf ihren Helmen, die alle an eine der großen Epochen seiner Karriere erinnerten, und Francesco Bagnaia gewann mit dem weißen Helm mit „Che Spettacolo“, den Rossi bei seinem WM-Titel 2004 trug. Schließlich versammelten sich MotoGP-Fahrer in der Auslaufrunde, um sich von ihm zu verabschieden, und Größen aus Sport und Film schickten ihm Glückwünsche. Tom Cruise, Keanu Reeves, Chris Hemsworth, Lewis Hamilton, Roger Federer, dazu seine einstigen Widersacher Casey Stoner und Jorge Lorenzo hatten alle eine Widmung für den neunfachen Weltmeister.

Bei der FIM-Gala wurde Rossi in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. ■



MOTOGP

Valentino Rossi wurde nach dem Rennen in der Box lange und intensiv gefeiert

dner den Titel

die Führung, doch dann kollidierten in Turn 2 Marco Bezzecchi und Xavi Vierge, es gab eine lange Ölspur, und das Rennen wurde abgebrochen. Weil klar war, dass die Reinigungsarbeiten länger dauern würden, wurde das Rennen von 25 auf 16 Runden verkürzt. Die Mechaniker arbeiteten fieberhaft daran, die Kalex von Bezzecchi wieder fahrbereit zu machen. Bis die Boxengasse offen war, schafften sie es aber nicht. So musste der VR46-Pilot die Aufwärmrunde von der Boxengasse und das Rennen vom letzten Startplatz aus aufnehmen.

Beim Restart erlebte Corsi ein Drama: Seine Elektronik entwickelte in der Aufwärmrunde ein Eigenleben, und die Pole-Position blieb leer. Raúl Fernández setzte sich bald an die Spitze, dann überließ er die Führung Fabio di Giannantonio, bevor er zum Schluss wieder an die Spitze stürmte und unangefochten gewann. „Es ist schön, als Rookie acht Rennen und damit mehr als Marc Márquez 2011 gewonnen zu haben. Aber richtig glücklich bin ich damit nicht, weil ich den Titel verspielt habe“, konnte Fernández nicht wirklich strahlen. Dafür war Remy Gardner umso glücklicher. Er fuhr das Rennen ohne jegliches Risiko auf P10 ins Ziel und wurde als erster Australier seit Kel Carruthers 1969 Weltmeister der mittleren Klasse. Sein Vater Wayne, 500er-Weltmeister 1987, umarmte ihn im Parc Fermé.

Marcel Schrötter holte zum Saisonabschluss Platz 9. „Von der Rennpace her könnte ich in der Spitzengruppe mitfahren. Es wird jetzt meine Aufgabe sein, für nächstes Jahr meinen Speed im Qualifying zu verbessern“, gestand er. Tom Lüthi fuhr bei seinem letzten GP in spezieller Lackierung auf Verkleidung und Helm auf Platz 12, er wurde vom ganzen Team und den angereisten Fans emotional verabschiedet. „Es war noch einmal ein richtig schönes Rennen“, freute sich der 35-jährige Schweizer. ■

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 14. November 2021 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 68,080 km über 16 Runden à 4,005 km. 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	16	25.38.612 min	1.35.356 min	25
2.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	16	+0.517 sec	1.35.500 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	16	+0.786 sec	1.35.517 min	16
4.	Celestino Vietti (I)	Kalex	16	+2.393 sec	1.35.408 min	13
5.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	16	+4.978 sec	1.35.600 min	11
6.	Xavi Vierge (E)	Kalex	16	+5.091 sec	1.35.546 min	10
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	16	+ 5.415 sec	1.35.500 min	9
8.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	16	+5.808 sec	1.35.744 min	8
9.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	16	+7.941 sec	1.35.829 min	7
10.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	16	+9.112 sec	1.35.850 min	6
11.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	16	+9.420 sec	1.35.846 min	5
12.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	16	+10.355 sec	1.36.014 min	4
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	16	+11.898 sec	1.35.859 min	3
14.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	16	+12.088 sec	1.36.041 min	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	16	+12.361 sec	1.36.144 min	1
16.	Jake Dixon (GB)	Kalex	16	+13.982 sec	1.36.094 min	-
17.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	16	+14.022 sec	1.36.009 min	-
18.	Barry Baltus (B)	NTS	16	+14.145 sec	1.36.145 min	-
19.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	16	+17.111 sec	1.36.182 min	-
20.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	16	+19.273 sec	1.36.341 min	-
21.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	16	+19.426 sec	1.35.995 min	-
22.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	16	+19.608 sec	1.36.340 min	-
23.	Tony Arbolino (I)	Kalex	16	+19.986 sec	1.36.292 min	-
24.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	16	+23.805 sec	1.36.690 min	-
25.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	16	+31.559 sec	1.37.239 min	-
	Nicht gewertet:					
	Héctor Garzo (E)	Kalex	11	+5 Runden	1.35.914 min	-
	Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	2	+14 Runden	1.38.477 min	-

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die Verletzung von Marc Márquez ist viel schwerwiegender, als von seinem Team zunächst kommuniziert wurde. Der Unfall war beim Endurofahren in den Bergen passiert, und was zunächst als schwere Gehirnerschütterung dargestellt wurde, ist die erneute Verletzung des Auges, wie sie der achtfache Weltmeister vor zehn Jahren in Sepang erlitten hatte. Der Honda-Werkspilot leidet wieder an Doppelsicht, er konnte weder in Valencia fahren, noch wird er am letzten Test des Jahres in Jerez teilnehmen. Márquez selbst postete auf seinen sozialen Kanälen, dass er mittlerweile gelernt habe, bei Verletzungen Geduld üben zu müssen. Sein Motorrad blieb in Valencia verwaist. Da Stefan Bradl bereits ab Montag in Jerez das Testen aufgenommen hat, hielt es HRC für wichtiger, den Deutschen dort völlig fit und ausgeschlafen vor Ort zu haben. Da sich auch Pol Espargaró bei einem gewaltigen Highsider, ausgelöst von einem Elektronikfehler, am Samstag verletzte, war das erste Mal seit Assen 1992, als Wayne Gardner und Mick Doohan verletzt waren, keine Werks-Honda am Start eines Grand Prix.

MOTO2

KTM-Renndirektor Pit Beirer hat schon in Aragón bestätigt, dass das Aspar-Team die Marke GasGas des KTM-Imperiums nächstes Jahr auch in der Moto2 vertreten wird. In Valencia wurde das Team nun offiziell vorgestellt. In der Moto3-WM bleibt die Fahrerpaarung Sergio Garcia und Izan Guevara. In der Moto2 steigt das Team auf Kalex-Chassis um, und neben Albert Arenas wird Jake Dixon fahren. Bereits am Sonntag fuhr das Moto2-Team in GasGas-Farben. Arón Canet wurde bei seiner Abschiedsvorstellung Fünfter.

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	311
2.	R. Fernández	307
3.	Bezzecchi	214
4.	Lowes	190
5.	A. Fernández	174
6.	Canet	164
7.	Di Giannantonio	161
8.	Ogura	120
10.	Schrötter	98
22.	Lüthi	27

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	450
2.	Boscoscuro	199
3.	MV Agusta	19
4.	NTS	11

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	618
2.	Elf Marc VDS Racing Team	364
7.	Liqui Moly IntactGP	149

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Corsi	1.34,956 min
2.	Vietti	1.35,005 min
3.	A. Fernández	1.35,026 min
4.	Di Giannantonio	1.35,034 min
5.	R. Fernández	1.35,036 min
6.	Lüthi	1.35,091 min
7.	Canet	1.35,103 min
8.	Gardner	1.35,117 min
9.	Navarro	1.35,153 min
10.	Lowes	1.35,179 min
11.	Bezzecchi	1.35,232 min
12.	Vierge	1.35,242 min
13.	Schrötter	1.35,244 min
14.	Syahrin	1.35,410 min
15.	Nagashima	1.35,496 min
16.	Ramírez	1.35,575 min
17.	Roberts	1.35,620 min
18.	Beaubier	1.35,961 min
19.	Garzo	1.35,368 min
20.	Manzi	1.35,468 min
21.	Aldeguer	1.35,477 min
22.	Bendsneyder	1.35,508 min
23.	Dixon	1.35,528 min
24.	Bulega	1.35,620 min
25.	Chantra	1.35,818 min
26.	Arenas	1.35,916 min
27.	Arbolino	1.36,218 min

Xavi Artigas holt beim Finale e

Mit Xavi Artigas gewann der zweite Leopard-Pilot das letzte Rennen der Saison. Doch dass Dennis Foggia Weltmeister Pedro Acosta zu Fall brachte, sorgte für Verstimmung

Von: **Dian Sulistiyowati**

Der ganze Druck war raus. Pedro Acosta, der zuletzt etwas angespannt war, hatte seine jugendliche Lockerheit wieder, mit der er zu Beginn der Saison brillierte. So wollte der in Portimão frisch gekürte MotoGP-Weltmeister noch das eine nachholen, was ihm in dieser Saison bisher gefehlt hat: eine Pole-Position. Er platzierte sich in seiner letzten fliegenden Runde perfekt, fuhr grimmig am Limit und konnte auch die Trainingsbestzeit von seiner Erledigungsliste abhaken.

Dann wollte der Ausnahme-Rookie auch noch das letzte Rennen des Jahres gewinnen, bevor er in die Moto2 aufsteigt. Doch es gab auch noch andere, die bei diesem Rennen etwas zu gewinnen hatten. Die ersten beiden WM-Plätze waren vergeben, aber auf den dritten WM-Rang hatten noch Sergio Garcia, Romano Fenatio, Jaume Masiá und Niccolò Antonelli eine Chance. Dazu wollte Lokalmatador Xavi Artigas einen Grand Prix gewinnen, bevor er im nächsten Jahr von Leopard-Honda zum neuen CF-Moto-Team von PrüstelGP wechselt. Acosta mischte von Anfang an im Führungspulk mit, er versuchte sich mehrmals abzusetzen, doch er wurde auf der Zielgeraden aus dem Windschatten immer wieder eingefangen. Die GasGas von Garcia war auf der Geraden eine Rakete, und der Aspar-Pilot tat alles, um eine gute Ausgangsbasis für seinen endgültigen dritten WM-Rang zu schaffen und möglichst beim Heim-GP des Aspar-Teams zu gewinnen. Auch die beiden Leopard-Hondas waren dort wie gewohnt schnell. Und da war noch Dennis Foggia, der nach seiner in Portimão entgangenen WM-Chance beim Finale zeigen wollte, dass er Acosta sehr wohl noch hätte abfangen können.

Doch in der letzten Runde übertrieb es der Italiener. Acosta führte, Foggia versuchte, sich in Turn 2 innen reinzudrücken, doch er war zu schnell, wurde herausgetragen und rammte Acosta, der dadurch stürzte. So machten den Sieg schließlich Artigas und Garcia untereinander aus. Artigas drückte sich in der letzten Kurve innen rein und kam optimal heraus, Garcia konnte ihn bis zum Zielstrich nicht mehr überholen. Garcia sicherte sich aber den dritten WM-Rang vor Jaume Masiá. Romano Fenati kam nicht über einen 12. Platz hinaus und fiel so auf den fünften WM-Rang zurück. Foggia wurde schließlich für seinen Rempler zur Rechenschaft gezogen und mit drei Sekunden Zeitstrafe auf den 13. Platz zurückversetzt. ■



MiniGP

Viel Spektakel und überlegener Sieger

Der erste Sieger eines Minibike-Weltfinales heißt Izan Rodriguez. Der elfjährige Spanier zeigte ein Fahrkönnen, das ganz an die MotoGP-Stars erinnerte. Aber auch die Kids aus Italien und Irland zeigten, dass der Motorrad-WM die Talente nicht so schnell ausgehen werden.

Es mag schon etwas merkwürdig erscheinen, wenn weniger als einen Monat, nachdem die FIM eine radikale Anhebung des Mindestalters beschlossen hat – sowohl in den Nachwuchs-Meisterschaften als auch in den beiden unteren WM-Kategorien – die letzte Stufe des Nachwuchsprogramms gezündet wird, die noch jüngere Talente nach oben bringen soll, und die ganz im Kindersport beginnt. Aber gerade dieser Klasse mit leichten und weniger kraftvollen Maschinen auf engeren und langsameren Strecken wird in den nächsten Jahren eine umso größere Bedeutung zukommen.

Die Klasse heißt MiniGP, und wurde von der Dorna und der FIM so ausgeschrieben, dass die teilnehmenden Industriepartner dem Nachwuchs weltweit Motorsport zu einem erschwinglichen Preis ermöglichen. Es kann nur mit dem italienischen Ohvale GP-0 160 mit chinesischem Zongshen-Motor gefahren werden, die Einheitsreifen liefert Pirelli. Die Klasse soll weltweit in allen Ländern nach den gleichen Regeln ausgetragen werden, am Ende der Saison treffen sich die besten drei jeder Meisterschaft zum großen Weltfinale. In diesem Jahr konnten zwar nicht alle Landesverbände – darunter auch der deutsche – die Regeln umsetzen, aber es kamen auch so 30 Fahrer aus 10 Ländern zusammen. Das Finale am Mittwoch und Donnerstag zog viele aus dem Grand-Prix-Fahrerlager an. Gustl Auinger und Emilio Alzamora sowie einige MotoGP-Piloten schauten vorbei.

Teilnehmen durften Kinder zwischen 10 und 14 Jahren, und wieder einmal zeigte sich, dass die ganz großen Talente unter den ganz Jungen zu finden sind. Der elfjährige Spanier Izan Rodriguez war der allen überlegene Fahrer. Er gewann alle seine Rennen und wurde mit der Maximalpunktzahl unbestritten der erste Welt-Final-Sieger. ■ DIS

ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	Izan Rodriguez (E)	100
2.	Pablo Olivares (E)	66
3.	Cristian Borelli (I)	65
4.	Edoardo Liguori (I)	58
5.	Josh O'Brien (IRL)	48



MOTOGP

Spektakuläre Action auf der Mini-Bahn



MOTOGP

Izan Rodriguez: Wie die ganz Großen

rsten GP-Sieg



Am Ziel der Träume: Artigas (#42) gewinnt vor Garcia (#11)

MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 14. November 2021 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,115 km über 23 Runden à 4,005 km. 27 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 19 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Xavier Artigas (E)	Honda	23	38.30,302 min	1.39,287 min	25
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas	23	+0,043 sec	1.39,680 min	20
3.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+0,232 sec	1.39,465 min	16
4.	Filip Salac (CZ)	KTM	23	+0,443 sec	1.39,441 min	13
5.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,540 sec	1.39,411 min	11
6.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+1,156 sec	1.39,471 min	10
7.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+1,209 sec	1.39,630 min	9
8.	Carlos Tatay (E)	KTM	23	+2,109 sec	1.39,871 min	8
9.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+2,185 sec	1.39,856 min	7
10.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+2,322 sec	1.39,669 min	6
11.	John McPhee (GB)	Honda	23	+2,791 sec	1.39,724 min	5
12.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+2,461 sec	1.39,565 min	4
13.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+3,819 sec	1.39,481 min	3
14.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	23	+13,298 sec	1.39,761 min	2
15.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+13,348 sec	1.39,876 min	1
16.	Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+13,369 sec	1.39,756 min	-
17.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+17,249 sec	1.39,786 min	-
18.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+45,581 sec	1.39,705 min	-
19.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+5 Runden	1.40,410 min	-
	Nicht gewertet:					
	Pedro Acosta (E)	KTM	22	+1 Runde	1.39,537 min	-
	Alberto Surra (I)	Honda	20	+3 Runden	1.40,155 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+6 Runden	1.39,677 min	-
	Yuki Kunii (J)	Honda	12	+11 Runden	1.39,693 min	-
	Joel Kelso (AUS)	KTM	4	+19 Runden	1.39,727 min	-
	José Antonio Rueda (E)	Honda	4	+19 Runden	1.39,748 min	-

Moto3

Tolles Finale von Salac

Tolles Abschiedsgeschenk an das Prüstel-Team durch Filip Salac: Der Tscheche, der nächstes Jahr in die Moto2 aufsteigt, fuhr in Valencia trotz einer Long Lap Penalty auf Platz 4.

Filip Salac konnte sich bereits im Qualifying für sein letztes Rennen bei PrüstelGP für den fünften Startplatz qualifizieren. Er kam auch sehr gut vom Start weg und bewegte sich konstant in den Top 5, bevor er eine Long Lap Penalty bekam. Danach reihte er sich auf dem zwölften Platz ein, kämpfte sich aber erneut nach vorn und beendete das Rennen auf dem starken vierten Platz. „Schon im Warm-up hatte ich ein extrem gutes Gefühl auf dem Bike, und auch im Rennen hatte ich die Power, um vorne mitzufahren", war der Tscheche ganz aufgedreht. „Zeitweise war ich Zweiter, das war ein wirklich tolles Gefühl! Dann musste ich die Long Lap Penalty fahren und fiel zurück, konnte mich aber wieder bis zur Spitzengruppe zurückkämpfen."

Für Ryusei Yamanaka war das Rennen bereits nach wenigen Kurven gelaufen, als Darryn Binder vor ihm stürzte und er selbst zum Sturz kam. Er konnte jedoch weiterfahren und das Rennen nach einem kurzen Boxenstopp auf Platz 19 beenden. ■ IP



Filip Salac im Pulk vor Sergio Garcia

LEKL

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	259
2.	Foggia	216
3.	Garcia	188
4.	Masiá	171
5.	Fenati	160
6.	Antonelli	152
7.	Binder	136
8.	Guevara	125
24.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	369
2.	Honda	360
3.	GasGas	266
4.	Husqvarna	166

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	430
2.	GasGas Aspar Team	313
3.	Leopard Racing	288
4.	Red Bull KTM Tech3	218
5.	Petronas Sprinta Racing	216
6.	Avintia Esponsorama Moto3	199
7.	Sterilgarda Max Racing Team	190
10.	CarXpert PrüstelGP	110

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Acosta	1.38,668 min
2.	Suzuki	1.38,978 min
3.	Guevara	1.38,978 min
4.	Migno	1.39,060 min
5.	Salac	1.39,092 min
6.	Fellon	1.39,133 min
7.	Foggia	1.39,133 min
8.	Fenati	1.39,143 min
9.	Antonelli	1.39,143 min
10.	Garcia	1.39,309 min
11.	Tatay	1.39,317 min
12.	Alcoba	1.39,370 min
13.	Öncü	1.39,493 min
14.	Nepa	1.39,562 min
15.	McPhee	1.39,666 min
16.	Binder	1.39,810 min
17.	Artigas	1.39,970 min
18.	Kelso	1.40,109 min
19.	Fernández	1.39,428 min
20.	Kunii	1.39,617 min
21.	Rueda	1.39,617 min
22.	Yamanaka	1.39,980 min
23.	Masiá	1.39,980 min
24.	Toba	1.40,162 min
25.	Surra	1.40,202 min
26.	Sasaki	1.40,339 min
27.	Rossi	1.40,421 min



ARCHIV MOTORRAD

Weltmeister in der Familie

Helmut Bradl gewann 1991 fünf Grands Prix und wurde Vizeweltmeister. Er förderte seinen Sohn, der 20 Jahre später den letzten Schritt schaffte und Weltmeister wurde. Am 17. November wird Helmut Bradl 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Eines hat Helmut Bradl mit den Jahren immer mehr dazugewonnen: Gelassenheit. „Ich lasse es mir gut gehen und kümmere mich hauptsächlich um meine Frau“, beschreibt er seinen aktuellen Lebenswandel. Diesen Mittwoch kann er das sechste X vor sein Lebensalter setzen, und in diesen sechs Jahrzehnten hat er viel erreicht. Er gewann fünf Grands Prix, machte 1991 Luca Cadalora das Gewinnen der 250er-Weltmeisterschaft richtig schwer, und er unterstützte die Karriere seines Sohnes Stefan, die 2011 im Gewinn der Moto2-Weltmeisterschaft gipfelte. Daneben führte er mit seinem Bruder Max ein Honda-Geschäft und kann auf eine lange, glückliche Ehe zurückschauen.

Erfolgreiches Brüderpaar

Mit dem Motorsport angefangen hat Helmut Bradl zusammen mit seinem zwei Jahre älteren Bruder Max im OMK-Pokal der Viertakt-Klasse. 1985 dominierten sie die Klasse mit ihren Hondas VF 500, Helmut wurde Pokalsieger, Max Vize. Für 1986 stieg Helmut Bradl in die 250er-Klasse der Deutschen Meisterschaft auf, Max hängte den Helm an den Nagel und kümmerte sich um die Technik. Neben der DM versuchte sich Bradl beim Jugoslawien-GP in Rijeka und wurde immerhin 23. 1988 holte er sich in Hockenheim als 14. seine ersten WM-Punkte. 1988 fuhr Bradl bereits die ganze WM-Saison und holte sich auf dem Nürburgring sein erstes Top-10-Ergebnis. Als Toni Mang sich verletzte und seine aktive Laufbahn beendete, bekam Bradls Karriere unerwartet Aufwind. Der fünffache Weltmeister stellte eines seiner Motorräder Jochen Schmid, das andere Helmut Bradl zur Verfügung. Beim WM-Finale in Brasilien fuhr Bradl auf den sechsten Platz, was ihm für 1989 einen Platz neben Reinhold Roth im HB-Team sicherte.

In seinem ersten Jahr im mächtigsten deutschen WM-Team wurde Bradl WM-Neunter. 1990 erreichte er bereits sechs Podestplätze und wurde WM-Vierter. 1991 holte er sich in Jerez seinen ersten GP-Sieg. Eine Woche später kämpfe er mit Luca Cadalora in Misano wieder um den Sieg. Der Italiener konnte nur gewinnen, indem er im Zieleinlauf den Ellbogen rausstreckte und Bradl an die Boxenmauer drückte. Eine Woche später stand der Deutschland-GP in Hockenheim an. Während Bradl mit 13 Sekunden Vorsprung vor Carlos Cardús gewann, schlich sich der Italiener unter Buhrufen als Vierter ins Ziel und fuhr danach schnell nach Hause. Bradl gewann auch das nächste Rennen auf dem Salzburgring und war auf WM-Kurs. Doch Cadalora konterte in Jarama und gewann auch in Donington und Mugello. Bradl holte noch zwei Siege in Brünn und Le Mans, doch beim Finale in Shah Alam wurde Cadalora mit einem weiteren Sieg Weltmeister.

Wenn für 1992 auch viel Optimismus im Team herrschte, die Resultate des Vorjahres konnte Bradl nicht mehr wiederholen. Mit zwei Podestplätzen wurde er immerhin noch einmal WM-Vierter. Nachdem es auch 1993 nicht besser wurde, wechselte Bradl in die Pro Superbike. Doch unter den besten Viertakt-Piloten des Kontinents konnte er sich nicht durchsetzen und hängte seinen Helm an den Nagel. Dass seine Karriere trotz seines unbestrittenen Talents recht kurz ausfiel, dafür hatte Bradl später eine recht simple Erklärung. „Ich bin ein Familienmensch und gern zu Hause. Ich war das ständige Reisen leid, und das hinterlässt unweigerlich Spuren im Kopf. Und wenn in dem nicht alles stimmt, wird man unweigerlich langsamer.“

Die nächste Generation

Dafür schaffte Stefan Bradl 2011, was seinem Vater entgangen war. Helmut Bradl war mit ihm bis zu seinem Titel bei allen Rennen dabei und stand ihm auch beim MotoGP-Aufstieg zur Seite. Die Reise-Unlust plagte ihn aber auch dort, und je mehr Stefan auf eigenen Beinen stand, desto mehr zog er sich zurück. Doch als sich Stefan Bradl in den letzten zwei Jahren ein Haus baute, war er als Bauleiter wieder voller Tatendrang dabei. Ansonsten fährt Helmut Bradl noch immer liebend gern Motorrad, seine Honda VFR 1200 hat im Sommer ihre 100 000 Kilometer vollgemacht.

Herzlichen Glückwunsch zum 60. Geburtstag, Helmut Bradl! ■

KAPPASPORT

Helmut Bradl auf der HB-Honda: Vizeweltmeister bei den 250ern 1991



Helmut Bradl

Geburtstag: 17. November 1961
Geburtsort: Augsburg (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
1988: 250 ccm, Honda (17.)
1989: 250 ccm, Honda (9.)
1990: 250 ccm, Honda (4.)
1991: 250 ccm, Honda (2.)
1992: 250 ccm, Honda (4.)
1993: 250 ccm, Honda (7.)

HOBBYS
Familie, Motorradfahren

Superbike-WM

Syahrin auf Honda

Nach Iker Lecuona und Xavi Vierge wird mit dem Malaysier Hafizh Syahrin ein weiterer GP-Fahrer bei Honda in der Superbike-WM fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Nächstes Jahr werden einige GP-Piloten in die Superbike-WM umsteigen, und Honda stellt bei diesem Trend die höchste Quote. Nachdem das Werksteam des weltgrößten Motorradherstellers mit dem bisherigen KTM-MotoGP-Piloten Iker Lecuona und dem Petronas-Moto2-Piloten Xavi Vierge komplett neu aufgestellt wurde, kommt nun auch im MIE Satelliten-Team von Midori Moriwaki ein ehemaliger MotoGP-Pilot zum Einsatz. Der Malaysier Hafizh Syahrin, der im Tech3-Team von Hervé Poncharal 2018 mit Yamaha und 2019 mit KTM unterwegs war und zuletzt eine NTS in der Moto2, fuhr, wird neben dem Argentinier Leandro Mercado das Fahrer-Duo des nun auf zwei Motorräder erweiterten japanischen Teams bilden.

Syahrin war zehn Jahre lang im Grand-Prix-Padock. Erstmals startete er 2011 mit einer Wildcard bei seinem Heimrennen in Sepang, Ein Jahr später fuhr er im Regen sensationell aufs Podest und nahm in der Saison 2013 an vier Grands Prix teil, bevor er ab 2014 Vollzeit-WM-Pilot wurde. Als Jonas Folger 2017 erkrankte, übernahm er dessen Platz bei Tech3. Er kam erstaunlich gut mit dem MotoGP-Motorrad klar und blieb auch beim Wechsel zu KTM bei den Franzosen. Die letzten zwei Jahre fuhr er in der Moto2 und freut sich deshalb auf den Superbike-WM-Einsatz mit der Honda CBR 1000 RR-R. ■



WORLDSBK

Das Moriwaki-Aufgebot 2022: Leandro Mercado (l.) und Hafizh Syahrin

IDM Supersport

Teenager steigt ein

Der 17-jährige Duisburger Till Belczykowski will nach erfolgreichem Wildcard-STK-600-Einsatz 2022 auf einer neuen Yamaha in der Supersport-Klasse punkten.

Von: **Anke Wieczorek**

In Assen und beim IDM-Finale in Hockenheim war Till Belczykowski als Gastfahrer im Superstock 600 Cup am Start. Ausbeute in den insgesamt vier absolvierten Rennen: zwei Podiumsplatzierungen. Der Duisburger nahm Pokale in Empfang, nur Punkte gab es für ihn als Gastfahrer nicht. Das soll sich ändern. 2022 will sich der 17-jährige Abiturient eine Stufe höher auf die Jagd auf Meisterschaftszähler begeben und sich fest in der IDM Supersport 600 einschreiben. Eine neue Yamaha R6 steht in Aussicht. „Nur ob ich in ein bestehendes Team reinrutsche oder wir alles in Eigenregie machen, das weiß ich noch nicht“, sagt Belczykowski.

Belczykowskis erste Rennsportversuche begannen im Alter von fünf Jahren auf dem Pocketbike, wurden in der niederländischen Meisterschaft fortgeführt und sollen nun in der IDM perfektioniert werden. In der vergangenen Saison konnte er seinem MVR-Teamkollegen, dem Ex-Supersport-Meister Kevin Wahr, über die Schulter schauen. ■



EISELE

Till Belczykowski (#5): Statt Superstock gleich in die IDM Supersport

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Am Wochenende soll auf dem Mandalika International Road Circuit das heiß erwartete Showdown zwischen Jonathan Rea und seinem Herausforderer stattfinden. Die Strecke ist rechtzeitig fertig geworden und wurde letzten Freitag gar feierlich von Indonesiens Präsident Joko Widodo eröffnet, der dabei gleich eine Runde mit seiner privaten Kawasaki fuhr. Am Sonntag sollte es ein Rennen zum Asia Talent Cup geben, das musste aber abgesagt werden, da nicht ausreichend Streckenposten ihre Arbeit aufnahmen. Für das Superbike-WM-Wochenende wird man zusätzliche Streckenposten aus Bali einfliegen.

SUPERSPORT-WM/MOTO2
Manuel Gonzales, Supersport-300-Weltmeister von 2019, der in den letzten zwei Jahren eine erstaunlich steile Entwicklung in der Supersport-WM durchlaufen hat und derzeit Tabellen-Dritter der aktuellen Supersport-WM ist, wird von Yamaha in die Moto2 transferiert. Der 19-Jährige, der bislang der jüngste Straßen-Weltmeister der FIM ist, wird zusammen mit dem Australier Keminth Kubo das von Valentino Rossi für Yamaha aufgestellte Yamaha VR46 Master Camp Team bilden.

SUPERSPORT-WM
Jeffrey Buis, Supersport-300-Weltmeister 2020, wird nächstes Jahr in der Supersport-600-WM fahren. Der 19-jährige Holländer wird gemeinsam mit Benjamin Currie die Fahrerpaarung bei Motozoo Racing by Puccetti bilden. Das Team wird die Kawasaki ZX-6R nach dem neuen Reglement einsetzten und direkte Unterstützung von Kawasaki Europa erhalten. Buis hat bereits einen Supersport-WM-Einsatz bei dem Team in Argentinien absolviert und wird am Wochenende auch in Mandalika starten.



ARCHER

Geschichte geschrieben

Jeffrey Herlings (KTM) ist der neue Motocross-Weltmeister. Der Niederländer eroberte beim 18. und letzten GP mit zwei Laufsiegen in Mantova das Red Plate vom Franzosen Romain Febvre zurück und hat damit WM-Titel Nr. 5. Dritter im Klassement wurde der slowenische Titelverteidiger Tim Gajser (Honda). Das Duell um Platz 4 zwischen Prado und Seewer entschied der Schweizer Yamaha-Pilot für sich. Und Antonio Cairoli sagte Arrivederci!

Von: **Frank Quatember**

Es war das furiose Finale einer Saison, die als die beste und spannendste Motocross-WM aller Zeiten in die Geschichte eingeht. Niemals zuvor kämpften drei Weltmeister bis zum letzten Meter um den Titel und trotz des fast unmenschlichen Drucks jederzeit mit Fair Play und Hochachtung vor dem Gegner, selbst im härtesten Wettstreit. Am Ende musste einer gewinnen, und das war Jeffrey Herlings, der ungeachtet von Verletzungs-Drama, Technik-K.o. und Dilemma mit dem eigenen Teamkameraden seine Extraklasse unter Beweis stellte.

Die Renntaktik des jetzt fünffachen Champion ging dabei vor Tausenden fanatischen Fans auf der leicht sandigen Strecke in Mantova in beiden Finals voll auf. Herlings startete wieder auf der Innenbahn, direkt daneben Gegenspieler Febvre (Kawasaki).

Wie eine Pistolenkugel

Das heiße Duell aus dem Gatter bis zur Startkurve gewann der Franzose, doch „The Bullet" schoss jeweils wie eine Pistolenkugel aus der Kurve heraus, mitten hinein in die Top 3, an das Hinterrad von Febvre. Der konnte nicht nach vorn Dampf machen, weil natürlich der Spanier Jorge Prado wie so oft zweimal den Holeshot zog und Febvre das Leben schwermachte. Im folgenden Zweikampf zwischen den Titelanwärtern setzte sich Jeffrey Herlings in beiden Läufen klar und sauber durch. Ein klassischer Hangover-Crash des Franzosen brachte die endgültige Entscheidung zugunsten des KTM-Superstars unter den Augen der Bosse Pit Beirer und Robert Jonas. Der Rest war Feiern bei den Mattighofenern. „Eine Menge Leute haben nicht geglaubt, dass ich wieder Weltmeister werden kann. Tja, man kann nie wissen", brüllte der von seinen Emotionen überwältigte Herlings nach der Zieleinfahrt in die Mikrofone.

> „Nichts dieses Jahr ging nach Plan. Am Ende war der Druck enorm, aber ich bin nicht daran zerbrochen."
>
> Jeffrey Herlings, Weltmeister

„Vier Läufe musste ich aussetzen, nichts in diesem Jahr ist nach Plan gelaufen. Am Ende war der Druck enorm, aber ich bin nicht daran zerbrochen. Von Tony bekam ich zwei Punkte geschenkt, aber auch ohne dieses kleine Geschenk hätte ich den Titel gewonnen. Ich bin heute aber furchtbar gefahren, ich hatte eine Riesenangst zu stürzen. Außerdem habe ich seit einer Woche kaum geschlafen. Zum Ende von Lauf 2 habe ich mir vorgestellt, es wäre Training, das hat geholfen."

Febvre: „Ich bin wütend"

Für den WM-Zweiten Romain Febvre brach hingegen eine Welt zusammen. Nach einer brillanten und fehlerfreien Saison musste der schmächtige Franzose auf der Zielgeraden, den Titel vor Augen, die Überlegenheit von Herlings anerkennen. Das tat weh! „Ich bin so wütend auf mich selbst", machte sich Febvre Luft. „Fünf Punkte fehlen mir zum Titel. Das Gefühl kennt nur jemand, der schon in so einer Situation war. Es hat einfach nicht gereicht, aber ich kann mir auch nichts vorwerfen. Ich muss sagen, es waren fantastische zwei Jahre mit dem Werksteam, und

ich freue mich auf das nächste Kapitel mit Kawasaki.“

Tim Gajser auf der HRC-Honda hatte nach seinem Blackout am Start plus Punktabzug beim vorletzten WM-Lauf das Rennen um den Titel verloren. Der Slowene zeigt aber auch beim Mittwoch-Finale seine Stärke und erreichte als Dritter das Tagespodium.

Hart umkämpft war auch die Entscheidung um Platz 4. Jeremy Seewer führte seinen starken Trend der letzten Wochen fort und bezwang im Schlussspurt noch Jorge Prado. Damit setzte der Schweizer Yamaha-Pilot nach einer komplizierten Saison ein tolles Ausrufezeichen.

Der letzte GP für Henry Jacobi (Honda) war mit Platz 11 und „DNF“ ein Spiegelbild einer Saison mit Licht und Schatten. Wohin und ob es 2022 für den Thüringer weitergeht, steht in den Sternen.

Der Krönung von Jeffrey Herlings folgte in Mantova der Abschied eines Königs. Antonio Cairoli verließ die große WM-Bühne und beendete als neunmaliger Weltmeister seine Karriere. Der mittlerweile 36 Jahre alte Sizilianer hat für den Motocross-Sport dieselbe Bedeutung wie Landsmann Rossi für die MotoGP oder Michael Schumacher für die Formel 1. Ein Jahrhundert-Sportler, vor dem der neue Champion bei der Siegerehrung auf die Knie fiel. Arrivederci, Tony!

Geerts verteidigt Platz 2

In der MX2-Klasse ging es zwar nicht mehr um den Titel, doch allein der Kampf um Platz 2 zwischen Tom Vialle (KTM) und Yamaha-Pilot Jago Geerts sorgte für genug Spannung. Der erste Lauf brachte das erwartete Drama: Nach dem Startsieg für Tom Vialle und dem Führungswechsel zum Belgier Geerts überschlugen sich die Ereignisse. Die KTM-Stars René Hofer und Vialle stürzten beinahe zeitgleich und sorgten für entsetzte Gesichter in der KTM-Box. Während Geerts klar siegte und sich damit WM-Silber hinter dem Teamkollegen Renaux sicherte, war der Renntag für Tom Vialle beendet. Lauf 2 ging an den frischgebackenen Weltmeister Renaux, gefolgt von Tagessieger Geerts. Was für ein Tag für das Team Yamaha MX2 Factory Racing und seinen scheidenden Team-Manager Marnicq Bervoets!

Der Bayer Simon Längenfelder wurde zum Abschluss guter Zehnter und belegte denselben Platz in der WM-Tabelle. Dem Vernehmen nach bleibt er auf GasGas, nur das Team wird ein anderes. ■



ARCHER

Startkönig Jorge Prado (#61), Febvre (#3) hinter Seewer (#91) zurück



KAWASAKI

Febvre (#3) oben, aber nicht vorn



ARCHER

Arrivederci: Cairolis letzter Lauf

	Fahrer	nach 34 Läufen	nach 35 Läufen	nach 36 Läufen Endstand
2.	Romain Febvre	1./ 661 Punkte	1./ 683 Punkte	2./ 703 Punkte
1.	Jeffrey Herlings	2./ 658 Punkte	1./ 683 Punkte	1./ 708 Punkte
3.	Tim Gajser	3. / 646 Punkte	3. / 666 Punkte	3. / 688 Punkte

MOTOCROSS-GP CITTA DI MANTOVA / MXGP

Mantova (I): 10. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.20,709 min = 51,028 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 2,465 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 2,824 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 48,484 s
5.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 56,162 s
6.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 57,371 s
7.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	18	+ 58,107 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.08,218 min
18.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.33,102 min
20.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 2.00,747 min

Mantova (I): 10. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.29,493 min = 50,818 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 1,497 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 41,814 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 43,028 s
5.	Brian Bogers (NL)	GasGas	18	+ 45,510 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 47,004 s
7.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 50,991 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.32,238 min
19.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 2.02,454 min
28.	Henry Jacobi (D)	Honda	5	+ 13 Runden

WM-ENDSTAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings	708 Punkte
2.	Romain Febvre	703
3.	Tim Gajser	688
4.	Jeremy Seewer	566
5.	Jorge Prado	562
6.	Antonio Cairoli	545
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	442
15.	Henry Jacobi	188
19.	Arnaud Tonus (CH)	119
23.	Tom Koch	76

1.	KTM	842 Punkte
2.	Kawasaki	708
3.	Honda	702

MOTOCROSS-GP CITTA DI MANTOVA / MX2

Mantova (I): 10. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	35,31,673 min = 50,766 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 8,433 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 11,058 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 17,712 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 19,575 s
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	18	+ 20,681 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 26,920 s
8.	Brian Hsu (D)	KTM	18	+ 27,906 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.14,654 min
13.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 1.17,999 min

Mantova (I): 10. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	35.46,235 min = 50,421 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 12,892 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 22,087 s
4.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 22,875 s
5.	Conrad Mewse (GB)	KTM	18	+ 39,060 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 43,250 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 43,937 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.08,784 min
16.	Brian Hsu (D)	KTM	18	+ 1.43,826 min
17.	Paul Haberland (D)	Honda	17	+ 1 Runde

WM-ENDSTAND MX2

1.	Maxime Renaux	734 Punkte
2.	Jago Geerts	610
3.	Tom Vialle	570
4.	Mattia Guadagnini	548
5.	Jed Beaton	540
6.	René Hofer	527
7.	Kay de Wolf	478
10.	Simon Längenfelder	336
23.	Brian Hsu	62
25.	Michael Sandner (A)	33

1.	Yamaha	809 Punkte
2.	KTM	797
3.	Husqvarna	616

Noch mal Walkner



Wo Sand ist, ist auch Wasser: Weltmeister Walkner in Abu Dhabi

RALLY ZONE

Obwohl die WM längst entschieden war, zeigte Ex-Dakar-Sieger Matthias Walkner noch einmal, wer der Herr der Wüste ist: Der Cross-Country-Weltmeister 2021 gewann auch die Desert Challenge in Abu Dhabi.

Von: **Thomas Schiffner**

Wo kann eine Cross-Country-WM besser abgeschlossen werden als in der Wüste in den Vereinigten Arabischen Emiraten? Die Abu Dhabi Desert Challenge als fünfte und letzte WM-Rallye im Pandemie-Jahr 2021 litt nur etwas unter der mageren Besetzung mit lediglich 18 RallyGP-Piloten. Nachdem Matthias Walkner sich und KTM bereits in Marokko den Titel dieses Jahr gesichert hatte, verzichtete das Honda Factory Team auf eine Teilnahme.

Der letzte Aufgalopp vor der Dakar 2022 wurde so zum Zweikampf zwischen Yamaha und der KTM-Group (KTM und GasGas). Doch auch das deutsch-indische Hero-Team konnte sich in das Duell einmischen.

Bei 36 Grad im Schatten begann die erste der fünf Etappen vorletzten Sonntag gut für Yamaha: Dakar-Pilot Ross Branch aus Botswana konnte Walkner und Hero-Werksfahrer Franco Caimi auf die Plätze verweisen, obwohl der Österreicher den Prolog gewonnen hatte und damit erst als 17. die Startetappe aufnehmen musste. Branchs Glück hielt nicht lange: Stage 2 als ersten Teil der Marathonetappe beendete er nach einem Sturz mit einem gebrochenen Navigationstower im Parc fermé, während Walkner auf den Zweiten Adrien Van Beveren einen Vorsprung von 2.38 Minuten herausfahren konnte.

Schiebend ins Ziel

Branch wurde wegen einer Kopfverletzung von seinem Team an der Weiterfahrt gehindert. Nun kam GasGas-Pilot Daniel Sanders ins Spiel: Der Aussie schlug Walkner auf der dritten Etappe und war mit 57 Sekunden Rückstand in Schlagweite. Dem ewigen Dakar-Pechvogel Van Beveren fehlten 5.40 min auf die Spitze.

Etappe 4 ging an Van Beveren, womit ihm weniger als fünf Minuten auf Walkner fehlten. Und der unbeugsame Ross Branch kehrte zurück und wurde Sechster! Vor dem Finaltag lag Sanders vor Van Beveren immer noch auf P2. Und er lag auch auf der 217 Kilometer langen Special Stage gut im Rennen, als ihm kurz vor dem Ziel der Sprit ausging! Der Aussie schob die RC 450F ins Ziel und wurde 14. Adrien van Beveren gewann zwar die Schlussetappe, doch ein Rückstand von 1.14 min reichte Matthias Walkner zum Gesamtsieg.

Hero-Pilot Joaquim Rodrigues kämpfte sich bis auf Platz 3 vor. Teamkollege Sebastian Bühler, bis dahin gut im Rennen, schied auf der vierten Etappe aus.

„Die Schlussetappe war wirklich eng. Am Schluss musste ich Benzin sparen. Glücklicherweise habe ich es ins Ziel geschafft, und ich bin wirklich froh, das letzte Rennen vor der Dakar gewonnen zu haben", blickte Weltmeister Walkner entspannt in Richtung Saudi-Arabien. ■



YAMAHA

Platz 2, Vizetitel: Adrien van Beveren

CROSS-COUNTRY-WM

Abu Dhabi Desert Challenge, 5.-11.11.

1.	Matthias Walkner (A), KTM	17:38.40 h
2.	Adrien van Beveren (F), Yam.	+4.31 min
3.	Joaquim Rodrigues (P), Hero	+35.25 min
4.	Aaron Mare (ZA), KTM	+1:59.54 h
5.	Konrad Dabrowski (PL), KTM	+2:50.21 h
6.	Moh. Al Balooshi (VAE), KTM	+3:02.08h
7.	David Mc Bride (GB), Husqv.	+3:26.07 h
8.	Abdulah Shatti (KWT), KTM	+5:34.35 h
9.	David Mabbs (GB), KTM	+5:57.19 h
10.	Mich. Alghuneim (KSA), Husq.	+6:50.22h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Veranstaltungen

1.	Matthias Walkner	103 Punkte
2.	Adrien van Beveren	62
3.	Daniel Sanders (AUS)	53
4.	Joaquim Rodrigues	44
5.	Skyler Howes (USA)	40
6.	Gregorio Caselani Azevedo (BR)	38
7.	Luciano Benavides (RA)	34
8.	Franco Caimi (RA)	33
9.	Andrew Short (USA)	33
12.	Sebastian Bühler (D)	24

NACHRICHTEN

EISSAISON OHNE JELL

Überraschung: Markus Jell, dieses Jahr bester deutscher Eispilot, hat die Saison 2021/22 abgesagt. „Motorräder, Transporter, alles steht reisefertig in der Werkstatt. Aber all die Unsicherheiten in Bezug auf Trainings und Rennen haben meinen Entschluss gefestigt, diese Saison auszusetzen. Wenn die Normalität zurückkehrt, bin ich wieder dabei", so der Niederbayer. Jell will im Dezember nach Spanien, um mit seiner KTM Flattrack zu trainieren. Ziel ist die Verbesserung seines dritten WM-Ranges im nächsten Jahr.

SECHS EISSPEEDWAY-WILDCARDS VERGEBEN

Die FIM vergab sechs Wildcards für die Eis-GP-Serie 2022. Sie gehen an Daniil Ivanov, Dmitry Koltakov (beide RUS), Franz Zorn (A), Martin Haarahiltunen (S), Jasper Iwema (NL) und Hans Weber (D). Dinar Valeev ist als Titelverteidiger gesetzt.

WM MIT MARKUS CLASS

Supermoto-Weltmeister Marc-Reiner Schmidt bekommt Gesellschaft: In der nächsten Saison wird er gegen seinen Landsmann Markus Class antreten. Der Wormser unterschrieb einen Vertrag beim italienischen Gazza Racing Team Factory RedMoto Honda. Im Team von Max Gazzarata startet auch S2-Europameister Youry Catherine kommende S1-WM-Saison.

LÄNGENFELDER ZU JORGE PRADO?

Wo genau die beiden deutschen Motocross-Piloten in den WM-Klassen 2022 auf Punktejagd gehen, ist noch nicht sicher. Für MXGP-Pilot Henry Jacobi spielt die finanzielle Seite bei der Teamsuche eine große Rolle, das Fahrerangebot auf dem Level des Thüringers ist groß. Für Simon Längenfelder (MX2) stehen die Zeichen gut, der Bayer soll im neuen GasGas-Team von Claudio de Carli an der Seite von Jorge Prado unterkommen.

Bahnsport-Prädikate 2022

Racing nach der Pandemie

Der Bahnsport-Kalender 2022, als erste Saison nach der Pandemie erwartet, steckt voller Überraschungen.

Von: **Thomas Schiffner**

Der neue Speedway-GP-Promoter Discovery Sports Events hat zum gewohnten Kalender lediglich eine zwölfte Veranstaltung in Übersee hinzugefügt. Wo das Finale am 05.11. stattfindet, steht noch nicht fest, vermutlich in Australien.

Völlig neu ist das Format der Team-WM mit dem Titel Speedway of Nations (SoN): Im dänischen Esbjerg starten an vier Tagen 15 Mannschaften (also auch Deutschland). Die sechs besten treffen in einem Eintagesfinale auf Gastgeber Dänemark. Neu ist auch, dass die U21-Team-WM als „SoN2" mit sieben Teams am Vortag (29.07.) des SoN-Finals in Esbjerg ausgefahren wird.

Im Eisspeedway-Kalender sind die schlimmsten Befürchtungen ausgeblieben. Einen Qualilauf (in Örnsköldsvik am 15.01.) und drei GP-Rennen konnte die FIM immerhin akquirieren. Togliatti bleibt als einziger russischer Veranstalter übrig, dazu kommen Inzell und Heerenveen. Wegen der Probleme in Russland und weil Berlin 2022 aussetzen muss, gibt es keine Team-WM.

Überraschungen bringt der Langbahn-WM-Kalender mit einer Steigerung von zwei (2021) auf sechs Finalrennen. Neben Mühldorf und erstmals Scheeßel ist auch Vechta wieder dabei. Die Quali für 2023 ist in Bielefeld, der Challenge in Marmande (13.07.). Einen Leckerbissen hat sich Herxheim nach zwei rennfreien Pandemiejahren an Land gezogen: Der größte deutsche Veranstalter fährt am Vatertag (26.05.) das Longtrack of Nations aus. ■



REYGONDEAU

Speedway-GP: Statt in Torun steigt das Finale 2022 in Übersee

SPEEDWAY-WM 2022

06.06.22	Quali	Abensberg	(D)
11.06.22	Quali	Rivne	(UA)
11.06.22	Quali	Nagyhalasz	(H)
11.06.22	Quali	Zarnovica	(SK)
20.08.22	Challenge	Glasgow	(GB)
30.04.22	GP	Gorican	(HR)
14.05.22	GP	Warschau	(PL)
28.05.22	GP	Prag	(CZ)
04.06.22	GP	Teterow	(D)
25.06.22	GP	Gorzow	(PL)
09.07.22	GP	Togliatti	(RUS)
13.08.22	GP	Cardiff	(GB)
27.08.22	GP	Wroclaw	(PL)
10.09.22	GP	Vojens	(DK)
17.09.22	GP	Mallila	(S)
01.10.22	GP	Torun	(PL)
05.11.22	GP	TBA	(Ozeanien)
27.–30.07.22	Speedway of Nations, Esbjerg (DK)		

EIS-/LANGBAHN-WM

EISSPEEDWAY-WM

12./13.02.22	GP	Togliatti	(RUS)
12./13.03.22	GP	Inzell	(D)
02./03.04.22	GP	Heerenveen	(NL)

LANGBAHN-WM

12.06.22	Quali	Bielefeld	(D)
TBA	GP	Rzeszow	(PL)
03.07.22	GP	Mühldorf	(D)
21.08.22	GP	Scheeßel	(D)
03.09.22	GP	Morizes	(F)
10.09.22	GP	Vechta	(D)
25.09.22	GP	Roden	(NL)
26.05.22	Longtrack of Nations Herxheim (D)		

Rallye Dakar

MotoGP-Sieger Petrucci fährt Dakar

Einen MotoGP-Vertrag konnte Danilo Petrucci für 2022 nicht mehr finden, dafür erfüllt er sich einen lange gehegten Traum: Er wird auf einer Werks-KTM die Dakar fahren.

Von: **Imre Paulovits**

MotoGP-Pilot bei der Dakar – kann das funktionieren? Nun, Danilo Petrucci hat während seiner ganzen Karriere Motocross trainiert, er war, als seine Karriere noch nicht so richtig in Schwung kam, Testfahrer für Serien-Motorräder, genau wie bereits sein Vater. Dazu hat er eine Ausbildung bei der italienischen Motorradpolizei genossen. So ist er Motorradfahren bei den unterschiedlichsten Bedingungen gewohnt. Ob er mit der Navigation klarkommt, muss sich allerdings noch zeigen.

„Danilo ist ein sehr netter Kerl, bei dem es mir leidtut, dass er nicht mehr weiter in unserem MotoGP-Projekt fahren kann. Es war sein größter Wunsch, dass er einmal die Dakar fahren kann, und es ist für uns vom Marketing-Standpunkt nicht uninteressant, da wir schon eine ganze Weile keine Top-Rallye-Piloten aus Italien mehr hatten. Es würde uns deshalb sehr freuen, wenn er auch nach der Dakar im KTM-Umfeld tätig bleibt", meint Heinz Kinigadner.



KTM

Danilo Petrucci: Der MotoGP-Pilot bereits im Dakar-Outfit

Petrucci bekommt vollwertiges Werksmaterial und wird in das Werksteam integriert. Bislang ist nur die Dakar geplant, erst danach wird entschieden, ob der 31-jährige Italiener weitermacht. „Wenn er sieht, dass er Chancen hat, in dem Metier weiterzukommen, dann werden wir weiterschauen", so Kinigadner. „Wenn er aber sagt, das wars, dann werden wir das so akzeptieren." Dass das Fahren bei der härtesten Rally der Welt für einen Fahrer, der in den letzten zehn Jahren gewohnt war, in der höchsten Motorradklasse am absoluten Limit zu fahren, nicht ungefährlich ist, ist allen Seiten bewusst. „Wir haben ihm spaßeshalber bereits gesagt: Wenn du bei einer Tagesetappe unter den ersten zehn auftauchst, nehmen wir dir sofort das Motorrad weg. Er ist verpflichtet, nicht verrückt Gas zu geben. Aber er ist ein gescheiter Mensch und kein ganz so junger Heißsporn." ■



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin

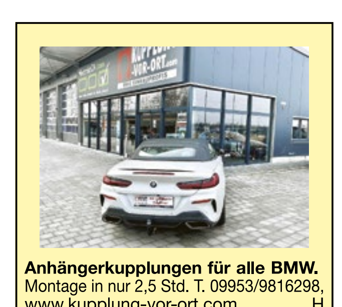


ASTON MARTIN*DB11 AMR V12 COUPÉ*, Neuwagen, 100 km, 470 kW (639 PS), Mariana Blue, 180.678,15 €, Verbr. l/100 km: 8,2 außero., 16,6 innero., 11,4 komb., CO2 265 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57507



BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



BMW M3/M4, Winterräder, 19" OZ Ultral, HLT, Conti, RDKS, 8000 km. VB 1.700,-€. info@gundlach-consulting.de



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

De Tomaso



1967/78 De Tomaso Pantera / oder Mangusta in 1 a Zustand … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Ferrari 512 TR/M gesucht. 0171-4167106 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Mercedes



CL 600, Erstbesitz 2007, Bestzustand, nur 75000 km, Sommer-Chauffeurwagen, blau-met., Vollleder beige, 28.500,- €, Privatverkauf. Tel. 0172/8667555



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57505

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



SL 500 Mille Miglia 417 Limited Edition, EZ 02/2016, 28900 km, 335 kW (455 PS), designo perlmuttweiss, Vollleder Nappa, LED, NR-Fzg. in makellosem Sammlerzustand, 86.900,- €. 66280 Sulzbach, Tel. 06897/505910221

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57489

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Morgan

Morgan Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. Tel. 0171-4167106 H

Oldtimer



Veritas Meteor 1949, Renngeschichte, komplett dokumentiert und authentisch. 1 von 3 originalen. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche



911 2.7 Carrera MFI, EZ 09/1973, 210 PS, schwarz/beige, originalgetreu restauriert, Porsche-Geburtsurkunde, H-Kennzeichen, 165.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57534

www.Rennsportshop.com



4 Winterräder Porsche Panamera 4S (971), Michelin Pilot Alpine 2x 265/45R19 + 2x 295/40R19, 6000 km gel., DOT 2517, wie neu, NP 10/2017, € 4.032,-, VB 1.850,- €. Pass. Schneeketten hinten, VB 149,- €. andre@tesseraux.com, 0177/2668899



911 RUF Yellowbird, 28800 km, 197 kW (268 PS), gelb, RUF aufgebaut, Top Zustand, VB 101.911,- €. Claudia Heisinger, 93055 Regensburg, Tel. 0176/62041237

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57492

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 49/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Neunmal zwei Räder: Zum Rossi-Abschied wurden alle Weltmeisterbikes des „Doktors“ nach Valencia gekarrt

Mehr zur Formel 1
zur F1-Berichterstattung MSa 48/2021

Die „sogenannte“ Königsklasse des Motorsports kommt im Vergleich zu den anderen Motorsport-Serien sehr knapp bei euch rüber. Das soll nicht heißen, auf deren Kosten mehr Platz im Heft einzuräumen, aber zwei bis vier Seiten mehr F1-Hintergrund sollten schon drin sein. Ihr schreibt ja auch vom wachsenden weltweiten Interesse. Und durch die neuen Regeln wird das auch hierzulande nicht anders sein. Also, traut euch, ihr habt es ja drauf.

Andreas Billhardt
D-40233 Düsseldorf

Ich habe zwar einen Pay-TV-Zugang und kann die Rennen verfolgen, trotzdem fehlen mir die Themen, die im TV nicht behandelt werden. Früher gab es mehrere Rubriken, in denen das Rennwochenende aus Sicht von einzelnen (meist kleineren) Teams oder Fahrern beschrieben wurde. Das würde ich mir sehr zurückwünschen!

Christoffer Buechler
D-22529 Hamburg

Für einen Nicht-TV-Seher wäre es interessant, in MSa mehr und detaillierter über das Rennen zu lesen. Nicht immer nur über jene, die den Sieg unter sich ausmachen, sondern auch die Kleinen sind es Wert. Schränkt doch die Berichte über die ach so spannende Sportwagen-WM ein. Das liest doch eh nur eine Minderheit. Dafür etwas mehr über die F1, F2 und F3. Auch die Rahmenserien im ADAC GT Masters oder der DTM könnten ausführlicher behandelt werden.

Michael Lang
79576 Weil am Rhein

E-Auto-Werbung mit Formel 1?
zu neuen Motoren-Herstellern MSa 48/2021

Ist euer Bericht über den F1-Einstieg von Audi und Porsche nur ein Lückenfüller? Beide Automarken wollen doch von den Verbrennungsmotoren weg. Und nun soll viel Geld in die Entwicklung eines siegfähigen Motors investiert werden? Wie will man einen WM-Titel mit einem Verbrenner für die E-Autos nutzen?

Steffen Morgner
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Freitag, 19. November		
11.15	Formel 1 Losail, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 1 Losail, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
14.45	Formel 1 Losail, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Losail, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
22.00	Rallye-EM Kanaren, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
Samstag, 20. November		
06.20	SSP-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
07.10	SBK-WM Mandalika, Superpole (Aufz.)	Servus TV
07.30	SBK-WM Mandalika, Superpole (Aufz.)	Eurosport 2*
07.40	SBK-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
07.50	SBK-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
09.05	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.45	Formel 1 Losail, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.55	Formel 1 Losail, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel 1 Losail, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.55	Formel 1 Losail, Qualifying **LIVE**	SRF info
22.00	Rallye-EM Kanaren, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
Sonntag, 21. November		
05.15	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
06.20	SSP-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
07.15	SBK-WM Mandalika, SP Race (Aufz.)	Servus TV
07.30	SBK-WM Mandalika, SP Race (Aufz.)	Eurosport 2*
07.40	SBK-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
07.50	SBK-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	Rallye-WM Monza, Power Stage **LIVE**	Servus TV
13.30	Formel 1 Losail, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.30	Formel 1 Losail, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
ca. 23.55	Rallye-WM Monza, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 18. November		
ca. 20.25	24h Sebring, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 23.55	24h Sebring, Nachttraining **LIVE**	YouTube
Freitag, 19. November		
ca. 18.30	24h Sebring, Vorber. & Rennen **LIVE**	YouTube
19.00	Rallye-WM Monza, Highlights 1. Tag	redbull.tv
Samstag, 20. November		
ab 00.45	Macau-Grand-Prix, der Samstag **LIVE**	motorsport.tv
19.00	Rallye-WM Monza, Highlights 2. Tag	redbull.tv
Sonntag, 21. November		
ab 01.30	Macau-Grand-Prix, der Sonntag **LIVE**	motorsport.tv
10.05	Ferrari Challenge, Coppa Shell WF **LIVE**	motorsport.tv
11.20	Ferrari Challenge, Trofeo Pirelli WF **LIVE**	motorsport.tv
19.00	Rallye-WM Monza, Highlights 3. Tag	redbull.tv
20.30	X-Trial-WM, Barcelona **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** nur Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

18.–20.11.	Rallye-EM, Las Palmas/Kanaren	E
19./20.11.	24h Series, 24h Sebring	USA
19.–21.11.	Rallye-WM, Monza	I
19.–21.11.	Ferrari Challenge, Weltfinale Mugello	I
20./21.11.	Supercars Australien, Sydney (4)	AUS
20./21.11.	68. Macau-Grand-Prix	MAC
21.11.	Formel 1, Doha-Losail	Q

Motorrad

20./21.11.	Superbike-WM, Mandalika	RI
21.11.	X-Trial-WM, Barcelona	E

Vorschau


RED BULL

Rallye-WM in Monza: Beim Saisonfinale kämpfen Ogier und Evans um den Titel


FOM

Formel 1 – GP Katar: Drittletztes WM-Gefecht des Jahres auf Premierenstrecke


FIAERC

Rallye-EM auf den Kanaren: Finale auch im kontinentalen Rallye-Championat


WORLDSBK

Superbike-WM in Mandalika: Titelentscheidung zwischen Rea und Razgatlioglu